12e Année N° 557 — 50 centimes. Étr. : 60 cent. — 22 Mai 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

La rentrée de Major Taylor

La Journée des Poules à Longchamp

La reprise de la Pelote Basque

Héguy, l'élève de Chiquito de Cambo, qui sera bientôt l'égal du maître.

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART

Abonnts : *France 24 fr. — Étranger 28*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au num
et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux, et
nombreuses primes.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

RENEZ GARDE, Madame

s commencez à grossir, et grossir, c'est llir. Prenez donc tous les jours deux gées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille era ou redeviendra svelte. — Le flacon de ragées est expedié franco par le* **LABORATOIRE** *ue de Châteaudun, Paris,* contre mandat-poste de 10 *ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN* **Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty***

Franco atalogue

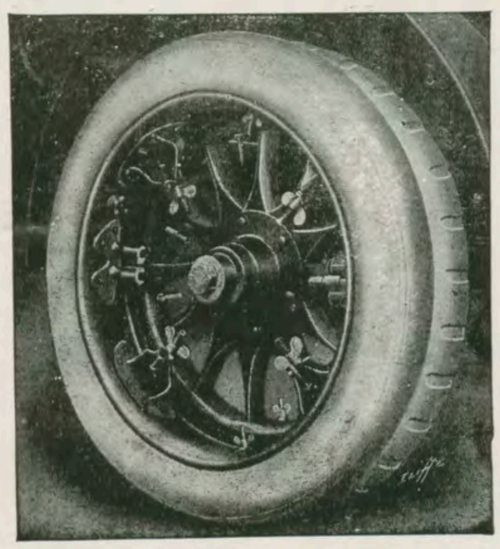
PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de ***EMINA*** **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
suffit de présenter ce bon 90, avenue des amps-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Roue "STEPNEY"

BREVETÉE S. G. D. G. POUR AUTOMOBILES BREVETÉE S. G. D. G.

PLUS DE **75.000** EN USAGE



PRIX : Depuis Francs : **68**

FIXÉE EN UNE MINUTE
A LA ROUE DÉGONFLÉE

Demander Catalogue "S"

DAVIES Brothers, USINES STEPNEY
CLICHY (Seine)

CYCLES
Gladiator
& lit dans le Catalogue 1909
"l'Entretien de la Bicyclette"
"& l'Hygiène du Cycliste"
ENVOYÉ GRATIS SUR DEMANDE
Direction au Pré St Gervais. (Seine)

OBÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté ; S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

Paris
Tours
Rennes
Toulouse

Echantillons sur demande. — Indiquer la largeur de la poitrine

Ample = Souple = Chaud = Imperméable
Pardessus de Sport par excellence : 35 francs tout fait

DEWACHTER
53, Boulevard Voltaire, Paris

Fournisseur des livrées de l'Hôtel Pierre Lafitte et Cie, 90, avenue des Champs-Elysées

ST. MORITZ-LES-BAINS

Haute Engadine Suisse

Altitude : 1.800 mètres. Station célèbre pour ses cures d'air des Hautes Alpes ; excellentes sources d'eau minérale ferrugineuse. Bains, Hydrothérapie. Station terminale de la ligne universellement connue de l'Albula. Prix très réduits au printemps et à l'arrière-saison.

Saint-Moritz est particulièrement recommandé pour séjour après les cures de Carlsbad ou de Tarasp-Schuls-Vulpera - Lawn-tennis, Golf-link

Les hôtes des hôtels soussignés ont le droit de participer à tous les concerts, soirées, etc. de ces quatre établissements. Voies d'accès : *a*) par Bâle-Zurich-Coire-Phusis et la ligne de l'Albula ; *b*) par Lindau-Coire-Phusis ; *c*) en poste par Landeck-Schuls-Farasp ou par le Stilfserjock et le Bernina ; *d*) en poste par Chiavenna à Ma oja. Pour prospectus (prière de demander le dernier n° 27) gratis, s'adresser aux directions des

HOTELS : KURHAUS — NEUES STAHLBAD — VICTORIA — DU LAC

Saison depuis le commencement de Juin à la fin de Septembre.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on may 22th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

22 Mai 1909 — N° 557
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LA RENTRÉE DE MAJOR TAYLOR — UN REPOS ENTRE DEUX MANCHES (1)

Major Taylor a fait sa rentrée, dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo. On sait, en effet, que le fameux sprinter noir, qui n'avait jamais consenti à courir le dimanche, a décidé de faire, cette année, cette concession à ses principes. Peut-être est-il en train de se dire que sa défaite, dans cette première réunion, est la juste punition de cet accroc fait à ses convictions.

(1) Voir page 329.

LES FRANÇAIS ET LE CRICKET

Le jeu de cricket, le jeu national anglais par excellence, commence à se répandre en France ✍ M. Bayrou, secrétaire de la Commission de cricket de l'U. S. F. S. A., explique à nos lecteurs en quoi il consiste ✍ ✍

Le batteur.

Le batteur défend les guichets de son camp au moyen d'une palette en bois, nommée batte.

Le cricket est le jeu national anglais par excellence. C'est la récréation préférée de toutes les classes de la société ; il n'existe pas de ville, de bourg, de village en Angleterre qui n'ait son cricket-club. Des enthousiastes font remonter le cricket au XIII^e^ siècle, à Edouard II, basant leur dire sur un document portant la date de 1305, où l'on trouve, dans un mémoire, une somme payée au sieur John Leek, tuteur du roi, pour ses dépenses « ad creag et alios ludos per vices », *creag* étant l'ancienne orthographe de cricket. Le jeu de cricket qui s'est introduit en France, il y a 20 ans, sera-t-il jamais aussi populaire dans notre pays qu'en Angleterre? Je ne le pense pas. C'est un sport fort compliqué, un art trop difficile pour qu'on y puisse exceller sans y consacrer de nombreuses années de pratique et d'énergie, et nos jeunes générations donneront toujours la préférence aux jeux plus faciles, plus mouvementés de l'association et du rugby, qui sont plus dans leur tempérament.

Je crois bon, dans ces quelques lignes, d'indiquer la manière de jouer ce jeu dont on a beaucoup entendu parler et qui gagnerait à être connu en France. Toute la stratégie du cricket consiste à attaquer, à défendre trois petits bâtons appelés *stumps*, plantés en terre verticalement, supportant deux autres (*bails*) placés dans le sens horizontal, le tout formant les guichets (*wickets*).

Ces guichets sont attaqués par les joueurs d'un des camps au moyen d'une balle lancée par la main, avec une force suffisante pour les abattre; ils sont défendus par les joueurs du camp adverse au moyen d'une palette en bois qu'on nomme une batte.

Chaque fois que le batteur (*batsman*) repousse la balle au loin, il court d'un guichet à l'autre et chaque course lui constitue le gain d'un point. C'est au camp opposé à renvoyer la balle le plus vite possible pour réduire le nombre de courses.

Telle est, sommairement, l'économie du jeu de cricket; ceci paraît fort simple, mais de nombreuses complications viennent se greffer sur ces premiers principes, et pour bien faire comprendre ceux-ci à nos lecteurs, je ne peux mieux faire que de leur décrire une partie de cricket.

Ce jeu se joue à deux guichets et les joueurs sont divisés en deux camps de onze joueurs chacun.

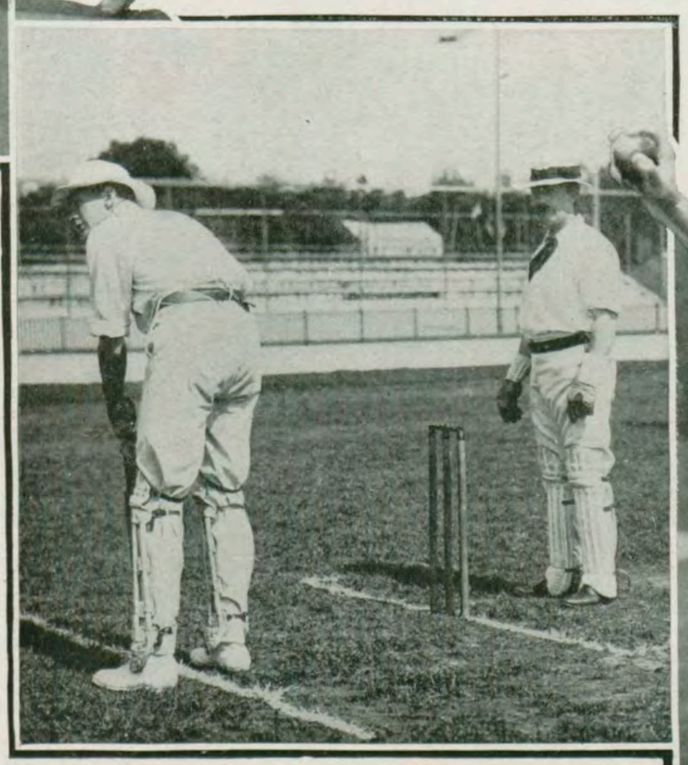
Deux arbitres (*umpires*) et deux marqueurs (pointeurs) sont choisis, un pour chaque camp.

La pelouse sur laquelle la partie se joue doit être vaste, aussi unie que possible, mais seul, l'espace entre les guichets doit être soigneusement entretenu, bien coupé, arrosé et roulé, pour permettre à la balle de rouler facilement.

Visitons ensemble le terrain sur lequel la partie va se jouer.

Les guichets sont plantés ; ils sont à 20 m. 05 l'un de l'autre; chaque bâton à 0 m. 68 de terre. Ceux-ci sont placés assez près l'un de l'autre pour que la balle ne puisse pas passer entre deux. Ceci donne aux guichets une largeur de 21 centimètres.

A droite et à gauche de chaque guichet, on a tracé à la chaux une ligne rentrant à angle droit à chacune des extrémités. Cette ligne s'appelle limite du boleur (*bowling crease*); c'est de là que le boleur, un pied sur cette ligne, doit lancer sa balle au guichet opposé.



Les guichets.

Ils se composent de trois bâtons plantés verticalement en terre et en supportant deux autres placés horizontalement. Devant, le batteur; derrière, le garde-guichet.

A 1 m. 22 des guichets est tracée une deuxième ligne parallèle à la première et d'une longueur illimitée, cette ligne est la limite du batteur (*popping crease*). C'est là que se place le batteur, l'espace entre ces deux lignes s'appelle le terrain du batteur.

Un batteur est mis dehors :

1° Quand la balle. lancée par le boleur atteint les guichets et renverse les bails ;

2° Quand la balle, lancée par le boleur, touchant d'abord la batte ou la personne du batteur, renverse un des bails;

3° Quand la balle, après avoir touché la batte ou la main du batteur (mais non le poignet), est attrapée avant d'avoir touché terre, même si elle est serrée contre le corps de celui qui la rattrape : « attrapé » ;

4° Si en jouant la balle, pourvu qu'elle ne soit pas touchée par la batte ou la main, le batteur sort de son terrain et que le guichet soit renversé par le garde-guichet avec la balle en main : « *stumped* » ;

5° Si, avec n'importe quelle partie de sa personne ou de son vêtement, il arrête une balle qui (dans l'opinion de l'arbitre au guichet du lanceur) était lancée en ligne directe d'un guichet à l'autre et devait certainement abattre celui du batteur : « jambe devant » ;

6° Si, en jouant la balle, il renverse son guichet, soit avec sa batte, sa personne, ou son vêtement : « guichet frappé »;

7° Si, sous prétexte de courir ou autrement, l'un ou l'autre des batteurs empêche intentionnellement un joueur d'attraper la balle : « obstruction » ;

8° Si la balle a été frappée ou arrêtée par le batteur et que celui-ci la frappe une deuxième fois. Il lui est toutefois permis de protéger son guichet avec sa batte ou n'importe quelle partie de son corps (excepté ses mains) : « balle frappée deux fois »;

9° *L'un ou l'autre batteur est hors jeu.* — Si, en courant ou à n'importe quel moment quand la balle est en jeu, il se trouve « hors limites » et que son guichet soit renversé par la balle après que celle-ci a touché un des joueurs du camp adverse, ou par la main ou le bras, ou (balle en main) d'un de ces joueurs : « hors jeu en courant ».

Voyons maintenant comment se joue une partie entre les clubs *a* et *b* :

Le capitaine du club *a* place ses joueurs pour prendre le champ (*to field*). Deux sont chargés de boler ; un gardera les guichets. Les huit autres seront répartis dans le terrain aux places où peut se diriger la balle repoussée par le batteur. Le capitaine du club *a* pourra

Le boleur.

Le boleur cherche à renverser les guichets adverses au moyen d'une balle lancée à la main.

Pendant le jeu.

Le jeu se joue à deux guichets. Les joueurs sont divisés en deux camps de onze joueurs chacun. Deux arbitres et deux marqueurs sont choisis par chaque camp.

modifier ces positions au cours de la partie, selon la force des batteurs et de ses boleurs. Les arbitres placent les bails sur les stumps; tous les joueurs sont à leur poste. Le batteur du club *b* se place devant le guichet de gauche, car c'est lui qui va recevoir les premières balles; un peu à sa gauche se tient l'arbitre, et derrière son guichet, le garde-guichet muni de gants et de jambières. C'est à lui qu'incombe le soin d'arrêter les balles lancées de toute volée par le boleur et qui n'auraient pas été frappées ou arrêtées par le batteur. Les batteurs sont en position : A du côté du boleur, mais un peu à droite de son guichet, afin de lui laisser le champ libre pour boler. B a pris position et demande à l'arbitre de lui donner sa garde, c'est-à-dire de lui indiquer le point exact où il doit placer sa batte pour protéger son guichet; pour cela il place sa batte de profil sur la ligne blanche et en ligne avec le stump du milieu. A du club a lance une première balle d'essai qui ne compte pas, l'arbitre crie : « Jouez ! » (*play*) et le match commence. B est dehors (*out*) à la troisième balle. B', joueur du club *b*, est à son tour appelé à prendre la place de B et va continuer la partie en face de A. Il a encore à recevoir trois balles (chacun des boleurs lançant à tour de rôle six balles), chaque tour formant une reprise (*over*). « Reprise ! » crie l'arbitre. C'est le signal donné par celui-ci chaque fois que le boleur a lancé les six balles auxquelles il a droit. A ayant lancé ses six balles, c'est au tour d'un autre boleur du club A'. Les fielders changent de place. Les balles lancées par la batte venant cette fois du guichet de droite, les fielders sont placés de la façon la plus avantageuse (suivant les ordres de leur capitaine) pour les arrêter. Le garde-guichet se place derrière le guichet de droite. Une fois que les dix joueurs du club *b* sont mis dehors (*out*), c'est à leur tour à faire le champ et aux joueurs du club *a* à battre.

Après addition des courses des joueurs des deux clubs, celui ayant effectué le nombre le plus élevé est déclaré vainqueur.

Cette description succincte du jeu de cricket suffira pour permettre de pénétrer plus facilement les règles. Pour peu qu'on se donne la peine de les étudier, de les analyser, on arrive sans grandes difficultés à les comprendre.

La saison de football terminée, les Français se condamnent à une oisiveté voulue. Le cricket est un jeu d'été, tout désigné pour s'entretenir pour les sports d'automne. En même temps qu'il développe le coup d'œil et l'adresse, il apprend à devenir patient et donne beaucoup de sang-froid. L'entraînement est long, très long même, car chaque joueur doit être bowler, batteur et wicketkeeper. On comprend ainsi que nous ayons quelque répugnance à nous livrer à un jeu qui demande un si grand apprentissage. Peut-être que si nous assistions plus souvent aux matches qui se disputent, prendrions-nous goût à ce sport vraiment passionnant.

Mais le spectateur, en général, n'aime pas à voir jouer au cricket. Ce jeu, qui semble manquer d'animation, sans doute parce qu'on n'y voit pas le mouvement du hockey, du football ou du tennis, est un des jeux les plus violents qui existent. Avec un peu d'attention, on peut s'en rendre compte par le nombre de courses que le batteur est obligé de faire entre les deux wickets, pendant que la balle est hors de portée des adversaires. Le Français n'aime pas à changer ses habitudes et ce sport n'est pas encore entré dans ses mœurs. Néanmoins il faut reconnaître que depuis quelques années le nombre des joueurs de cricket augmente. Ils se perfectionnent chaque année, et dans les matches avec la Belgique et l'Angleterre leurs progrès sont sensibles et ils pourront bientôt rivaliser avec ces deux nations.

Souhaitons que ce sport, qui est sûrement un excellent éducateur pour la pratique de certains autres, prospère de jour en jour et nous donne ce qui nous manque à nous autres Français, le coup d'œil et le sang-froid.

Nous pouvons avoir cet espoir, car chaque année nous constatons la prospérité du cricket par l'adhésion de nouvelles équipes françaises.

G. Bayrou.

Un batteur mis dehors.

Un batteur est mis dehors par plusieurs moyens. Tout d'abord, comme dans notre photographie, quand la balle lancée par le boleur atteint le guichet et renverse les bails.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE TROPHÉE DE FRANCE

Pendant que Passerieu l'emportait dans Paris-Dijon, Ellegaard triomphait au Vélodrome du Parc et le Racing Club Bourguignon gagnait une demi-finale du Trophée de France

On sait que, cette année, les courses sur route sont privées de la participation d'une des plus importantes « écuries ». Les fils de Peugeot frères, qui ont un des plus beaux teams de coureurs, aussi bien comme sprinters que comme routiers, ont décidé, en effet, de ne pas participer cette année aux grandes épreuves professionnelles. Mais, ils ont arrêté en revanche un superbe programme sportif qui s'étend sur toute la saison. Il comprend : 1° une série de courses sur route auxquelles prennent part les ténors de la pédale : les Georget, les Passerieu, les Dortignac, les Berthet, les Beaugendre, etc., sur des parcours partant de Paris comme classiques, c'est de passer toujours par le même itinéraire. Il en résulte que des régions entières restent délaissées au point de vue sportif. Bordeaux, qui ne voit que le départ de la grande épreuve Bordeaux-Paris ; Lyon, qui n'a qu'une arrivée et un départ du Tour de France dans un faubourg lointain ; Marseille, qui n'aperçoit le Tour de France que dans un éclair au passage, tant d'autres villes qui n'ont jamais connu que par les photographies de la *Vie au Grand Air* les cracks de la pédale, seront heureux de les voir. Aussi, au point de vue sportif pur, ne peut-on que féliciter le manager du team Peugeot, l'excellent Alibert, du programme fort bien compris qu'il a composé.

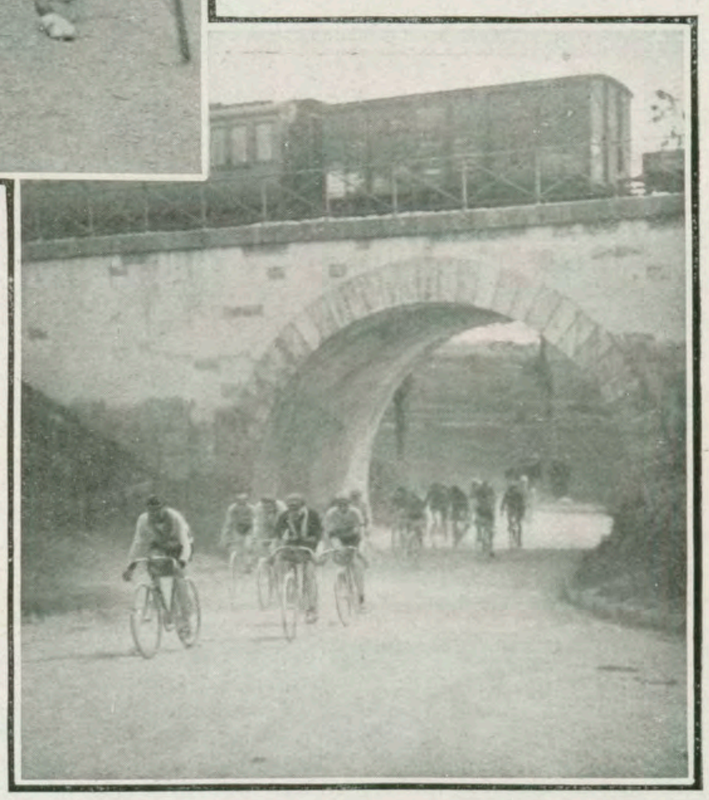
JACQUES BAUDIER.

L'équipe du Racing Club Bourguignon
Gagnant de la demi-finale du Trophée de France, devant l'Amical Club Vélocipédique de Beaulieu.

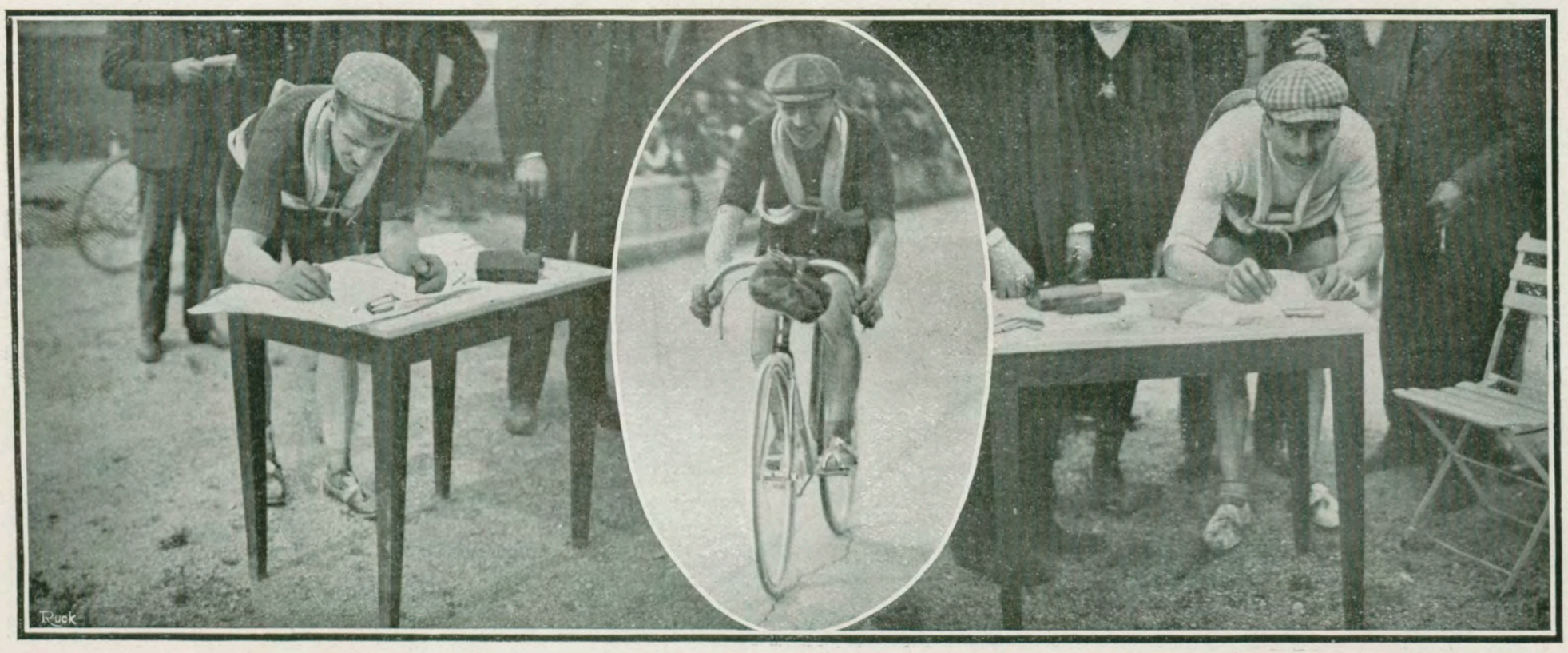
Paris-Tours, Paris-Dijon, Paris-Reims, Paris-La Flèche, etc., et d'autres qui font suite aux premiers comme Tours-Bordeaux, Dijon-Lyon, Lyon-Marseille. Le classement se fait par points additionnés ; 2° une série d'épreuves sur piste, qui se donnent dans les villes étapes, le jour de l'arrivée de la course sur route et auxquelles prennent part Ellegaard, Rutt, Schilling etc., et dénommé Critérium International ; 3° le Trophée de France, réservé aux Sociétés d'amateurs, pour lequel furent courues des éliminatoires par région, et dont les demi-finales se disputent dans un circuit autour de la ville étape. La finale réunira sur 200 kilomètres autour de Paris les deux premiers de chaque demi-finale.

Il y a là, comme on le voit, en dehors de la publicité pour la marque au Lion, tout un programme de décentralisation sportive très intéressant. Le défaut des épreuves

Avant le départ.
Les concurrents du Trophée de France se rendent au départ qui va être donné route de Beaune.



A la sortie de Dôle.
Le peloton de tête passe sous le pont du chemin de fer de Dôle à Dijon.



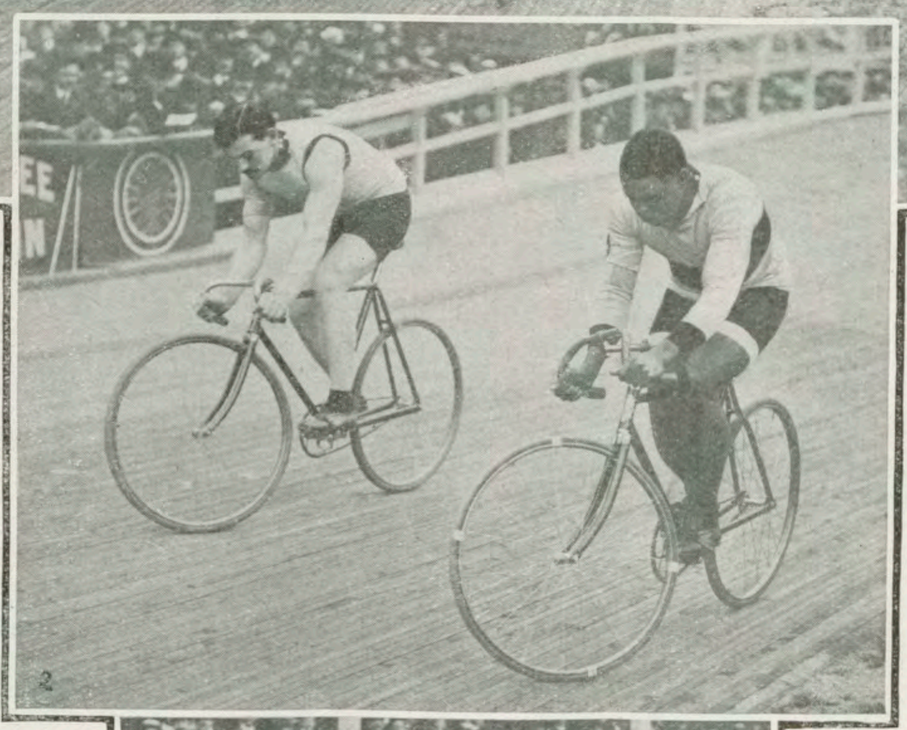
La signature de Mugnier.
Mugnier, premier arrivé du Trophée de France, signe au contrôle d'arrivée.

Mugnier à l'arrivée.
Après avoir lâché ses concurrents à Nuits, il gagne de cinq minutes.

La signature de Passerieu.
La course Paris-Dijon fut gagnée par Passerieu, en 12 h. 15.

LA DÉFAITE DES AMÉRICAINS

Quoiqu'ils n'aient pas triomphé, Major Taylor et Walthour ont fait dimanche une brillante rentrée qui permet de bien augurer de leur saison



Le départ du match franco-américain.

Le match franco-américain réunissait Dupré et Hourlier d'un côté, Major Taylor et De Mara de l'autre. Il revint à la France.

Nous aurons, cette année, un nouvel élément d'intérêt pour les réunions de vitesse : Major Taylor est en France. Mais, dira-t-on, ce n'est pas une nouveauté. Voici bien des fois que le sprinter noir nous honore de sa visite, et si c'est tout ce que vous avez à nous annoncer comme nouveau ! Oui, mais, que les intransigeants se voilent la face : Major Taylor courra le dimanche ! On sait que le nègre est un fervent chrétien. Il appartient à une secte pour laquelle le repos du dimanche est sacré. Quelles que fussent les circonstances, Major avait toujours refusé toutes les propositions, si belles fussent-elles, pour lesquelles il aurait été obligé de courir le dimanche. Ni les instances de ses amis et de ses admirateurs, ni l'appât du gain, ni celui de la gloire et des titres n'avaient pu le décider à manquer à ses principes. C'est ainsi qu'il ne courut jamais le Grand Prix de Paris dont il eût pu emporter les 5.000 francs d'allocation, et qu'il n'obtint jamais le titre envié de champion du monde. Cette décision, fort respectable, semblait irrévocable. Non seulement Major ne courait pas le dimanche, mais il ne consentait même pas à venir voir courir ses camarades. Aussi fut-on fort étonné, cette année, d'apprendre que cédant enfin aux offres qui lui étaient faites de France, Major consentait à sacrifier ses principes sur l'autel du sport. En réalité, il se trouvait en présence de ce dilemme : courir le dimanche ou ne pas venir en Europe. Or, comme en Amérique, les courses de vitesse sont rares et que Taylor avait eu souvent à se plaindre de l'accueil que sa couleur lui faisait réserver, ne pas venir en Europe, c'était ne plus courir du tout. Ses managers européens considéraient que s'ils ne pouvaient l'avoir que la semaine, c'était une très mauvaise affaire. A part les jours de fête de l'Ascension, du lundi de la Pentecôte et du 15 août, le jeudi du Grand Prix, Taylor ne ferait pas recette. En province même, dans les villes où il y avait eu foule pour le voir à sa première visite, on ne se dérangerait pas une seconde fois pour lui. Après quelques jours de réflexion, Major consentit à faire violence pour une fois à ses principes et c'est comme cela que nous pourrons voir, cette année, le sprinter noir dans le Grand Prix de Paris et le Championnat du monde. C'est donc bien, comme je le disais plus haut, une attraction nouvelle et c'est en même temps un joli numéro à épingler au programme des réunions de la saison. « C'est 10.000 francs de plus pour moi pour l'année, me disait l'autre jour un sprinter célèbre, que la présence de Major Taylor en course. » Ainsi tout le monde sera content.

Major Taylor et Walthour ont donc fait leur rentrée dimanche dernier. Ils n'ont pas triomphé, mais ils nous ont montré tous les deux qu'ils étaient encore en pleine possession de leurs moyens. On n'avait pas voulu nous montrer le nègre en course ouverte. Un match eût été insuffisant. On adopta une solution assez élégante qui consistait à opposer deux à deux deux coureurs français et deux américains, une manche finale devant réunir les quatre hommes.

Dans sa rencontre avec Hourlier, après quelques séances de sur place, Taylor démarra du haut du virage et l'ex-champion de France ne put arriver à le remonter. Avec Dupré, il serra involontairement celui-ci au dernier virage et arrivé premier il fut distancé, mais il faut reconnaître que Dupré avait continué son effort et avait bien été battu. Dans la finale, le nègre, en quatrième position, ne voulant pas risquer un dérapage sur la piste mouillée, se releva.

Walthour s'est montré terriblement vite, mais la pluie qui a arrêté la seconde manche et une certaine crainte de sa part ne lui ont pas permis de donner sa mesure en face de Darragon qui, en revanche, a bien mieux marché que pour le Championnat.

Les deux Américains en somme ont donné bon espoir à leurs partisans.

MARCEL VIOLLETTE.

La rentrée de Major Taylor.

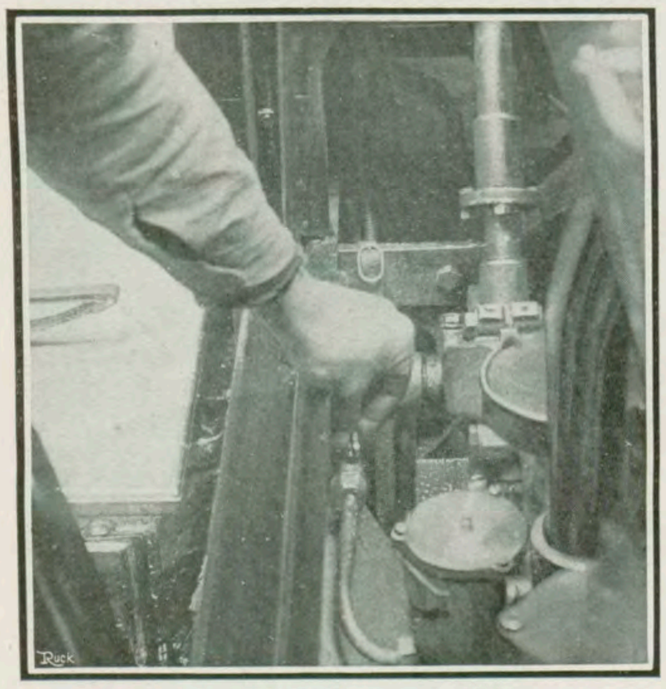
En haut, Major Taylor et Hourlier font un match d'équilibre. En bas, le coureur noir rentre au quartier après sa défaite.

LA PANNE ET LES MOYENS D'EN SORTIR

Pour trouver la panne, il est indispensable d'avoir une méthode — Pourquoi un moteur ne part pas — Examen du circuit secondaire

La panne de moteur se manifeste de deux façons : le moteur refuse de se mettre en marche, ou, s'il est en marche, il s'arrête.

Dans le dernier cas, la cause de l'arrêt est en général plus facile à découvrir : les circonstances et les bruits qui ont précédé le moment où le moteur a cessé de tourner donnent en général de précieuses indications sur la cause de son immobilité.



Le robinet est-il ouvert ?

On cherche parfois bien loin la cause d'une panne, alors qu'il s'agit seulement d'un robinet d'essence fermé.

Le premier cas, dont nous allons nous occuper, est un peu plus difficile à traiter.

Nécessité d'une méthode Il est indispensable, d'abord, de procéder aux recherches avec méthode. Ayez une méthode, aussi baroque que vous voudrez, mais ayez-en une. Commencez, si vous voulez, par mesurer la densité de votre essence et finissez par la vérification des vis platinées : je ne dis pas que vous arriverez rapidement à trouver la panne, mais vous y arriverez certainement, parce que vous aurez successivement essayé tous les organes de votre moteur.

Si, au contraire, vous sautez du carburateur à la bougie, de la magnéto aux soupapes, sitôt qu'une idée vous vient à l'esprit, vous abandonnez ce dont vous vous occupez pour voir si par hasard « ce n'est pas par là », vous risquez fort de dépenser votre temps et votre patience en pure perte.

Reste maintenant à déterminer la méthode à suivre : chaque chauffeur a la sienne, ou presque ; aussi n'ai-je pas la prétention de vous indiquer la meilleure : la meilleure, c'est celle que chacun emploie, évidemment.

Celle que je vais exposer a au moins le mérite d'être logique et, la suivant, vous aurez les plus grandes probabilités d'arriver vite au résultat.

Assez maintenant de préambule, et prenons le taureau par les cornes... c'est-à-dire le moteur par sa manivelle. Essayez de tourner : trois cas peuvent se présenter :

1° Vous ne constatez rien d'anormal dans la résistance que vous offre le moteur : il comprime bien et n'offre aucun point dur.

2° Le moteur tourne trop facilement : vous ne sentez pas, à chaque passage, le ressort des gaz comprimés : le moteur manque de compression.

3° Le moteur est dur à tourner, non seulement au deuxième temps, mais d'une façon continue.

Occupons-nous d'abord du premier cas :

Le moteur tourne et comprime normalement Avant toutes choses, vérifions que nous n'avons commis aucune étourderie.

1° *Le robinet d'essence est bien ouvert, et le réservoir n'est pas vide.* — Bien peu de chauffeurs ont échappé à cette mésaventure. On oublie parfois de tourner l'indispensable robinet, et, après vérification complète du mécanisme, on finit par s'apercevoir que le carburateur est à sec.

D'autres fois, le réservoir, presque vide la veille, a fini de rendre pendant la nuit ses dernières gouttes par un trou imperceptible. A Paris, où l'on a généralement l'habitude de faire le plein seulement en dehors de l'octroi, cette négligence est assez fréquente.

2° *La fiche d'allumage est à son poste, et l'interrupteur à main est fermé.* — Autre cause fréquente de non-départ, surtout dans les motocyclettes. L'interrupteur, commandé par la poignée, peut avoir été fermé et rouvert sans que rien vienne vous en prévenir.

3° *Le boisseau d'admission est suffisamment ouvert.* — Il arrive fréquemment que la manette d'admission des gaz est à la position de fermeture où on l'a laissée la veille alors qu'on a arrêté son moteur.

A ce propos, un conseil : n'arrêtez jamais un moteur par l'étranglement complet des gaz : vous faites ainsi remonter l'huile, qui vient salir les bougies et coller les soupapes. Avant d'arrêter, au contraire, un coup d'accélérateur, et coupez l'allumage en laissant les gaz ouverts en grand : le moteur partira mieux par la suite.

Avec des soupapes automatiques, on s'aperçoit facilement que l'admission est restée fermée : au lieu d'entendre le grognement caractéristique, vous ne percevez qu'une sorte de frémissement des clapets sur leur siège.

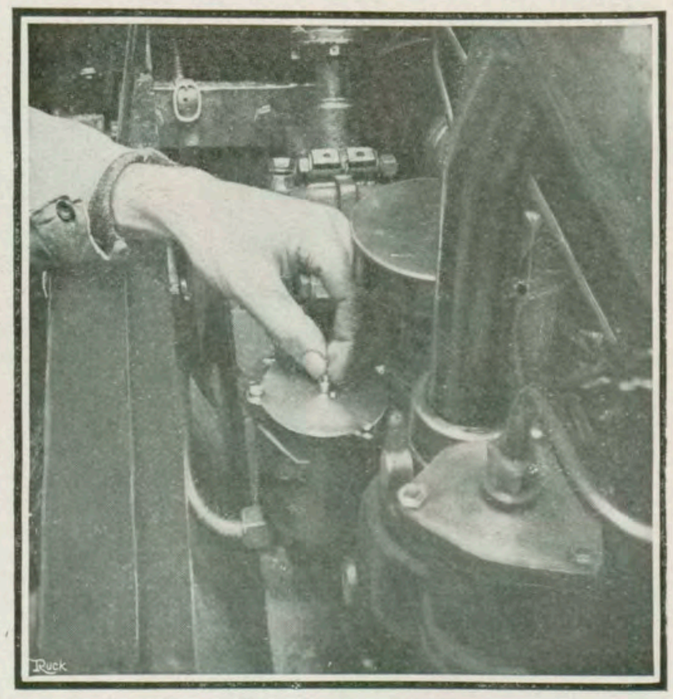
Vous avez constaté que votre étourderie ne vous a pas joué de mauvais tour. Par quoi allons-nous commencer maintenant ?

Tout le monde sait que l'allumage est le plus souvent le coupable dans ces sortes de choses. Cependant, comme la vérification sommaire du carburateur est plus rapide, nous allons commencer par là.

Coup d'œil au carburateur Regardez si l'essence arrive bien au carburateur. Souvent, l'extrémité du pointeau est apparente. Sa position nous montrera si la chambre à niveau constant est bien pleine.

En tout cas, il nous suffira d'appuyer sur le poussoir et de constater que l'essence arrive. S'il n'en était pas ainsi, la tuyauterie d'amenée serait obstruée, ou bien (réservoir sous pression) une fuite existerait dans la canalisation d'air : le manomètre qui y est toujours branché dans ce cas nous renseignera.

L'essence arrive. — Le gicleur n'est-il pas bouché ? Pour le voir sans rien démonter, il suffit de noyer le carburateur et d'attendre quelques secondes : l'essence doit couler goutte à goutte par la prise d'air. Si rien ne vient, démonter le gicleur et le nettoyer avec une aiguille très fine (aiguille à déboucher les becs d'acétylène). Tout paraît en ordre du côté du carburateur. N'insistons pas davantage, nous y reviendrons tout à l'heure quand nous aurons vérifié l'allumage.



Un gicleur bouché.

Pour s'en assurer, il suffit de noyer le carburateur, l'essence doit couler goutte à goutte par la prise d'air.

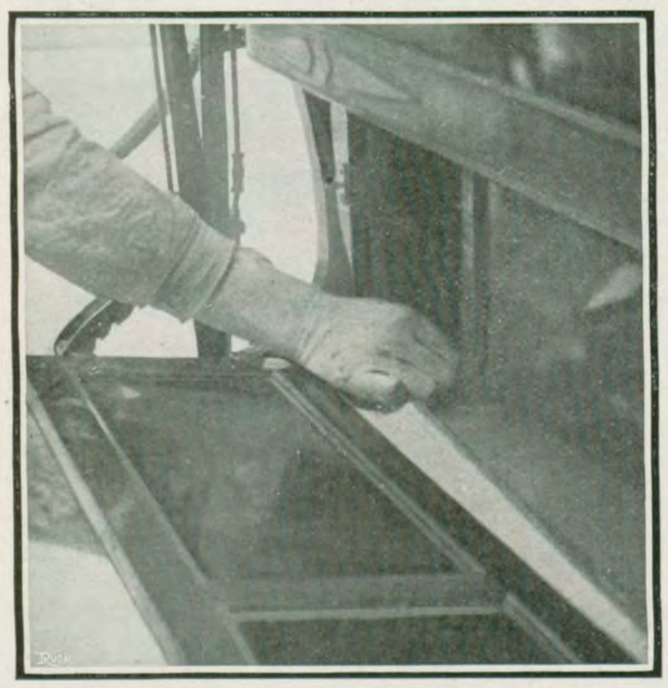
Il convient de distinguer maintenant plusieurs cas suivant le genre d'allumage : piles (ou accumulateurs) ou magnéto.

Allumage par piles ou accumulateurs. Supposons d'abord que nous avons affaire à une bobine sans trembleur magnétique.

L'interrupteur est d'un type quelconque, comportant une vis platinée et un trembleur.

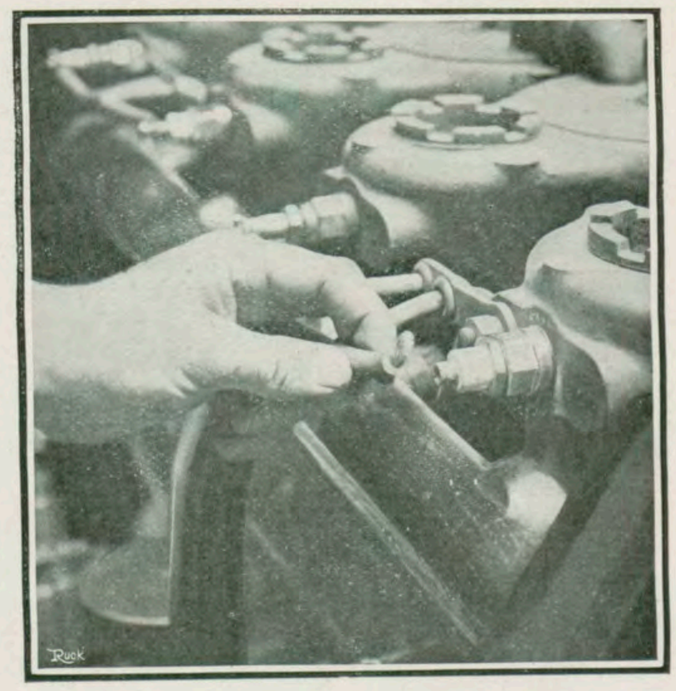
Vérifier l'étincelle. — Ouvrons les robinets de décompression, pour pouvoir tourner facilement le moteur. Détachons le fil de bougie, et, l'approchant à quelques millimètres d'une partie métallique, tournons la manivelle. Il doit jaillir une étincelle tous les deux tours.

(A suivre.) H. Petit.



Un robinet bien caché.

Parfois, ce robinet est si bien dissimulé sous la caisse ou dans la carrosserie, qu'on a de la peine à le trouver.



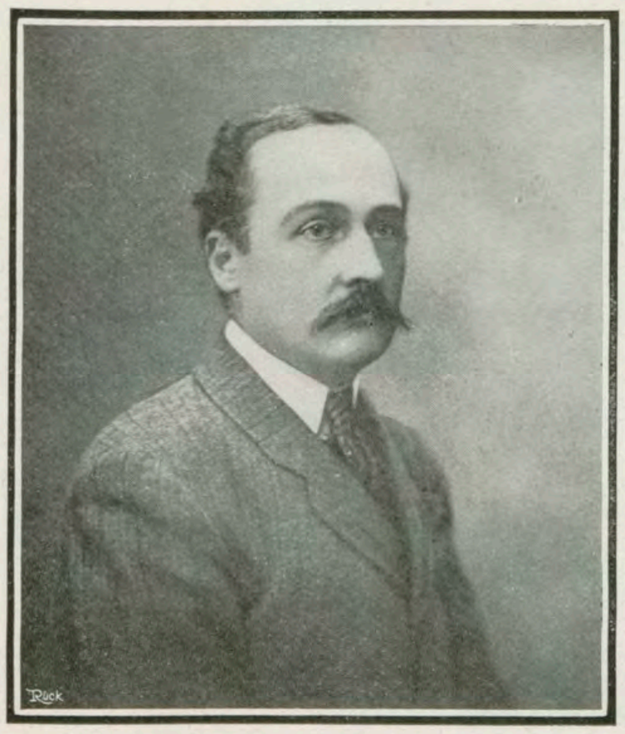
Vérification de l'étincelle.

En détachant le fil de bougie et en l'approchant d'une partie métallique, il doit jaillir une étincelle quand on tourne la manivelle.

615 KILOMÈTRES EN BALLON

Par LÉON BARTHOU

En disputant la Coupe d'Arlande, M. Léon Barthou et le comte Henri de La Vaulx, emportés par la tempête, ont fait un dangereux atterrissage — M. Léon Barthou a bien voulu conter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ce voyage accidenté



M. Henri de La Vaulx,

Vice-président de l'Aéro-Club de France, qui s'est brisé la jambe à l'atterrissage du Fil du Vent, *aux Baux.*

Bien qu'il encourage tout particulièrement l'audacieux effort de ceux qui se consacrent aux progrès des aéroplanes et des dirigeables, l'Aéro-Club de France n'oublie pas qu'il doit aussi stimuler et récompenser l'ardeur des pilotes de sphériques. Parmi les épreuves récemment créées par la puissante Société — que le gouvernement vient de reconnaître d'utilité publique — figure la Coupe d'Arlande, réservée aux ballons de 900 mètres cubes. Pour en être détenteur, il faut avoir parcouru une distance d'au moins 250 kilomètres. Afin de la conquérir, je décidai de « monter » dans la nuit du 1er mai. H. de La Vaulx voulut bien accepter d'être mon compagnon de route.

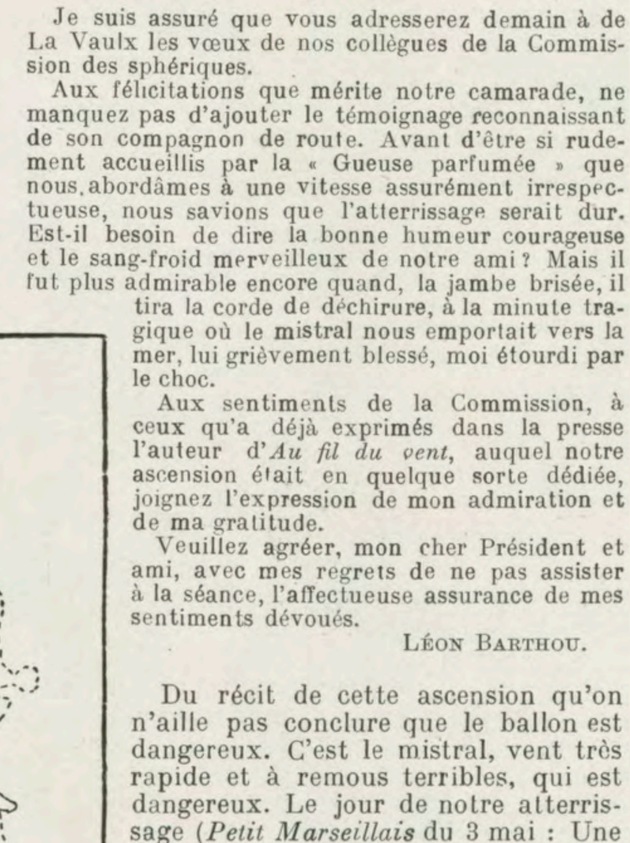
A 9 h. 30 du soir, notre petit ballon *Au Fil du Vent* s'éloignait lentement du Parc de Saint-Cloud dans la direction du Sud-Est. Sur mon livre de bord, je relève ces indications. A 10 heures, nous passons près de Juvisy; à 11, sur Licusaint; après notre souper, à minuit et demie, nous reconnaissons Montereau. Pas d'excès de vitesse, comme on voit. Puis, nous entrâmes, si je peux dire, dans l'Yonne, verte et sombre, et ce fut, au matin, la Côte d'Or, offrant le spectacle inattendu de champs couverts de neige. Mais, à 1.000 mètres, c'était la délicieuse chaleur d'un soleil qui dorait, au-dessus de la mer de nuages, des pics, des chaînes de montagnes, des lacs lointains, des fiords étranges, toute la diversité changeante et fantastique des paysages merveilleux dont on garde la nostalgie inquiète quand on revient de là-haut.

A 8 heures, la Saône était en vue. Allions-nous filer vers la Suisse ou nous diriger sur Marseille ? Nous ne tardâmes pas à entrer dans la vallée du Rhône, emportés par un furieux mistral qui, de Mâcon (9 h. 25), nous faisait passer près de Montélimar vers midi. Altitude : 3.500 mètres. Pour la vitesse, voici deux temps que je peux certifier : 162, puis 184 à l'heure. Sans doute, nous pensâmes que c'était un record, mais au loin, après la terre rocailleuse de Provence, que Paul Arène appela la « Gueuse Parfumée », la mer miroitait et nous fûmes moins préoccupés de calculer notre allure que d'atterrir.

D'Avignon aux Alpines, nous n'eûmes que le temps de nous partager la besogne. Notre projet était d'atterrir dans la Crau, sitôt les petites montagnes des Baux franchies. Je venais de m'assurer que le guiderope ne traînait pas sur le sol et je me penchais pour ramasser tous les sacs vides et les sacrifier, si besoin était, comme lest, quand je ressentis un choc formidable. Du coup, je perdis connaissance ; quand je repris mes sens, je vis mon compagnon à terre, les pieds sur la nacelle renversée. Et comme je m'en étonnais : « Je ne puis, dit-il, me lever. j'ai la jambe cassée. » Vous jugez de ma désolation. Je ne savais rien de ce qui s'était passé. Mon compagnon m'expliqua que le *Fil du Vent* avait été plaqué à terre par un terrible coup de rabat ; dans le choc, frappé à la mâchoire, tel un boxeur, je m'étais évanoui, complètement knock-out ; de La Vaulx s'était fracturé la jambe, mais il avait pu cependant, en se tenant sur la jambe épargnée, arracher le panneau de déchirure, vider ainsi le ballon et arrêter net un traînage qui menaçait d'être tragique. Ce fut toute une histoire que de nous tirer de là. Nous étions en montagne parmi des solitudes rocheuses. Je partis chercher du secours. Ignorant des chemins, je mis une heure et demie à trouver un « mas » que je pouvais atteindre en trente minutes ; on apporta un matelas, on fit une civière pour mon brave et malheureux compagnon, qui était resté deux heures et demie, seul, couché à côté du ballon terrassé.

Au mas Sainte-Berthe, la famille Moncadel nous offrit l'hospitalité la plus cordiale et, grâce à M. Bertrand Mistral, de La Vaulx fut transporté dans la nuit à Avignon.

De mes blessures, dont aucune ne fut sérieuse, je ne dirai rien, car ma pensée ne va que sur le cher et vaillant ami au sujet duquel j'écrivais récemment à M. François Peyrey, président de la Commission des sphériques, la lettre suivante :



M. Léon Barthou,

Dans ce même atterrissage, s'est fait de nombreuses contusions. Les deux pilotes ont fait preuve d'un remarquable sang-froid.

Mon cher Président et ami,

Je suis assuré que vous adresserez demain à de La Vaulx les vœux de nos collègues de la Commission des sphériques.

Aux félicitations que mérite notre camarade, ne manquez pas d'ajouter le témoignage reconnaissant de son compagnon de route. Avant d'être si rudement accueillis par la « Gueuse parfumée » que nous abordâmes à une vitesse assurément irrespectueuse, nous savions que l'atterrissage serait dur. Est-il besoin de dire la bonne humeur courageuse et le sang-froid merveilleux de notre ami ? Mais il fut plus admirable encore quand, la jambe brisée, il tira la corde de déchirure, à la minute tragique où le mistral nous emportait vers la mer, lui grièvement blessé, moi étourdi par le choc.

Aux sentiments de la Commission, à ceux qu'a déjà exprimés dans la presse l'auteur d'*Au fil du vent*, auquel notre ascension était en quelque sorte dédiée, joignez l'expression de mon admiration et de ma gratitude.

Veuillez agréer, mon cher Président et ami, avec mes regrets de ne pas assister à la séance, l'affectueuse assurance de mes sentiments dévoués.

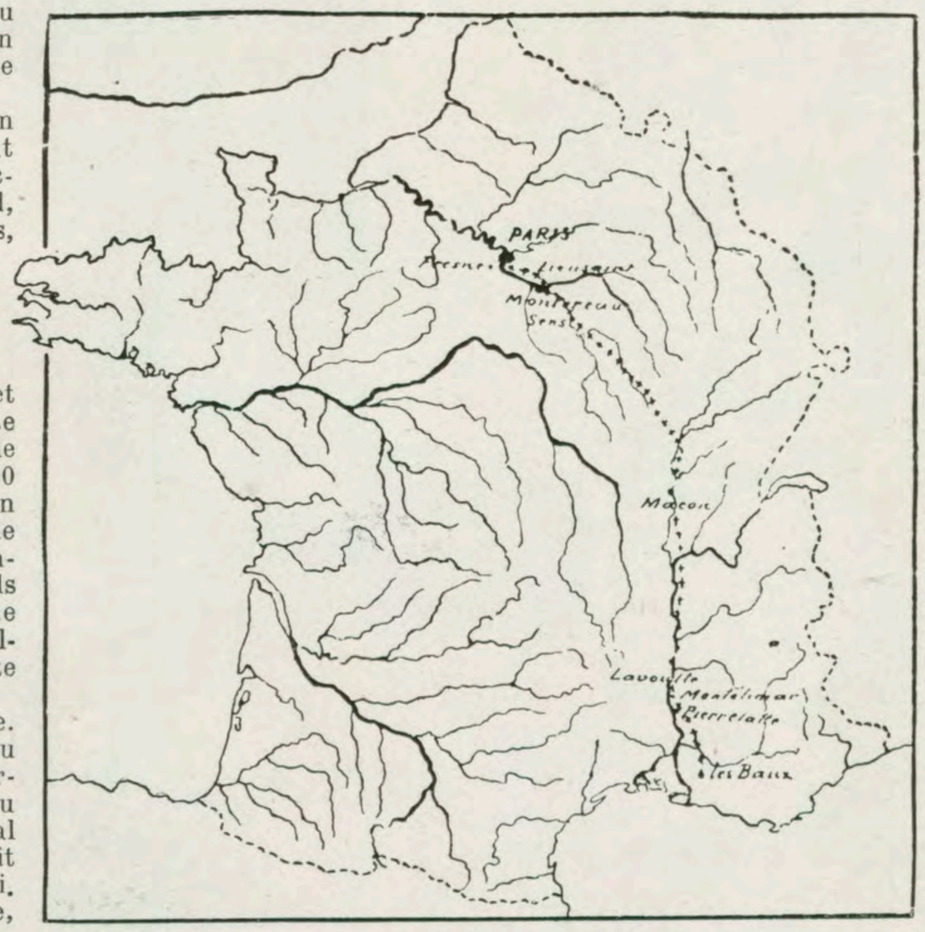
LÉON BARTHOU.

Du récit de cette ascension qu'on n'aille pas conclure que le ballon est dangereux. C'est le mistral, vent très rapide et à remous terribles, qui est dangereux. Le jour de notre atterrissage (*Petit Marseillais* du 3 mai : Une tempête de mistral), il fit, dans les Bouches-du-Rhône, plusieurs victimes. Deux personnes, projetées à terre par la violence du vent, eurent la jambe cassée. Donc c'est du mistral qu'il faut se défier. Des deux pilotes malmenés par lui si rudement, l'un, de La Vaulx, compte 251 ascensions sans accident. Je fais des vœux pour que la 252e soit très prochaine et je souhaite d'être le compagnon de route de mon admirable camarade.

LÉON BARTHOU.

Le voyage qui vaut à M. Léon Barthou d'être premier tenant de la Coupe d'Arlande, est un des plus longs que l'on puisse effectuer sans sortir de France.

Les atterrissages dans la vallée du Rhône sont très rares. On n'en cite guère que trois qui furent très mouvementés.

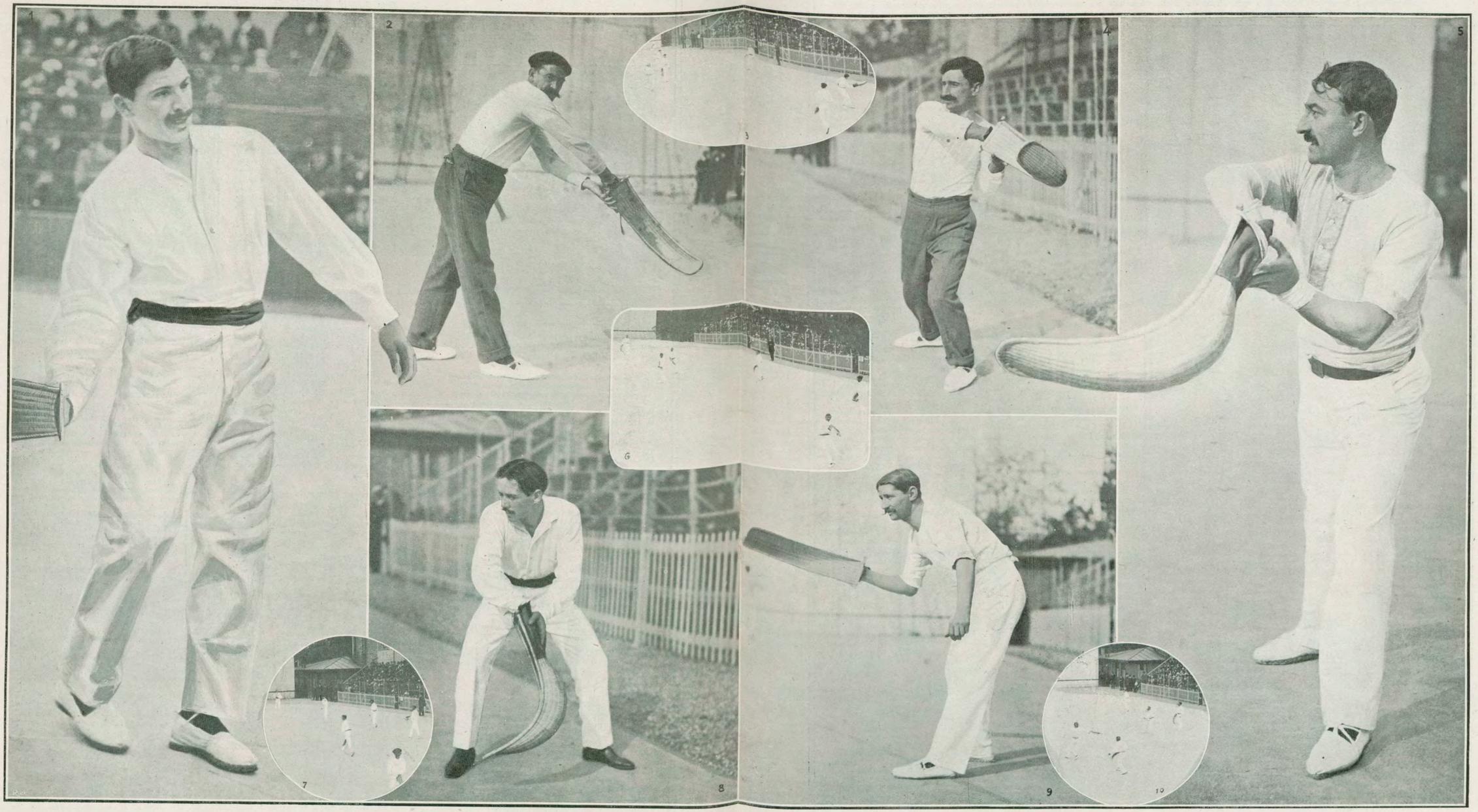


Le voyage du *Fil du Vent*.

On voit, d'après cette carte, que le ballon, d'abord poussé vers la Suisse, fut entraîné vers le Sud, aussitôt qu'il pénétra dans la vallée de la Saône.

La Vie au Grand Air

LA PELOTE BASQUE A PARIS



LA REPRISE DE LA PELOTE BASQUE AU FRONTON BINEAU

La pelote basque est d'importation récente à Paris. Elle eut tout d'abord un succès de curiosité. Malheureusement, les recettes ne vinrent pas compenser les frais considérables d'administration, et il sembla que ce beau sport dût être abandonné dans la région parisienne. Peu de sportsmen, d'autre part, l'avaient adopté, reculant devant le long et fatigant apprentissage qu'il exige. Mais voici que, dimanche dernier, un des frontons a rouvert ses portes et devant le public nombreux qui se pressait à la cancha, on peut espérer que le jeu de la chistera va revoir les beaux jours d'antan. Nous donnons ici les photographies des principaux joueurs : 1. Chiquito de Cambo, le meilleur pelotari français, un peu vieilli, mais toujours incomparable ; 2. Ayestaran, athlète remarquable, arrière du camp espagnol ; 4. Centol, avant droit espagnol, adroit et roublard ; 5. Chiquito de Vergara, le rival de notre Chiquito, un peu handicapé par son défaut de connaissance du fronton ; 8. Héguy, avant droit français, l'élève favori de Chiquito ; 9. Goni, un très bon joueur que l'on verra dans des prochaines parties ; 3, 6, 7, 10. Quelques phases de la partie de dimanche dernier, gagnée par le camp bleu (Français) par 60 points à 51.

JIM BARRY A PARIS

Le nouveau boxeur américain qui vient de débarquer est un homme de valeur, sinon un champion. Il est poids lourd et se prépare à matcher n'importe quel pugiliste

Jim Barry, dont on annonçait la venue depuis plus d'un mois, dont on avait même annoncé l'arrivée, alors qu'il s'entraînait en Amérique pour ses matches avec Sandy Ferguson et Sam Langford, est enfin dans nos murs. Il est regrettable qu'il ait choisi un moment aussi tardif, alors que Joe Jeannette s'en va. Mais il aura cependant des pains sur la planche avec les hommes qui sont actuellement ou qui vont être parmi nous.

Sans être un aussi grand champion que certains se plaisent à l'assurer, Jim Barry est certainement l'un des meilleurs poids lourds d'Amérique. Notre orgueil national en doit être d'autant plus flatté qu'il est le fils d'une Française. Son père était Irlandais.

Son poids est de 84 kilos, sa taille de 1 m. 77. Il naquit à Saint-Vincent le 10 août 1888. Il n'a donc pas 21 ans et malgré son jeune âge, il est déjà un vétéran du ring où il pénétra pour la première fois en 1904, c'est-à-dire à 16 ans.

Son record est assez impressionnant. Ses quinze premiers matches se terminèrent par quatorze knock-out. Une fois, le 16 mars 1906, il fut déclaré battu pour avoir employé des coups interdits envers Kid Hubert. Il est bien certain que ces triomphes ne furent point remportés sur des champions incontestés. Cependant, la façon dont il les conduisit vaut la peine d'être remarquée. Les plus longs matches de cette période ne durèrent pas plus de trois reprises ; sauf un avec Kid Carson qui alla jusqu'au cinquième (26 janvier 1905), tous les autres ne dépassèrent pas un et deux rounds.

Ce n'est qu'à partir de 1907 qu'il commença à se mesurer avec des hommes de réelle valeur, avec les Joe Jeannette, les Sam Langford, les Sandy Ferguson, les Blackburn, les Martin Burns, qu'il ne faut pas confondre avec le fameux Tommy, les Joe Grim et les George Cole. Là il fut moins souvent heureux. Il est vrai que bien de ces rencontres constituaient des matches sans décision, ce qui permet aux défenseurs et aux détracteurs de Jim Barry de déclarer aujourd'hui, selon leur opinion, sinon leur intérêt, qu'il y fut merveilleux ou honteusement piteux.

D'ailleurs voici exactement le dénombrement des combats fournis par Jim Barry : 46 combats : 1 victoire aux points, 25 victoires par knock-out, 13 matches sans décision, 2 nuls, 5 défaites dont 2 sur des fautes et 2 par knock-out, par Sam Langford en 2 rounds, à Boston, le 7 avril 1908, et en 3 reprises, à Boston également, le 19 juin 1908.

Ses deux dernières rencontres ne furent pas très heureuses. Il fut disqualifié lorsqu'il matcha Sandy Ferguson auquel il prenait un malin plaisir de porter des coups défendus. Après plusieurs réprimandes, dont l'une pour avoir frappé trop bas, l'autre pour avoir tapé son adversaire qui était à genoux, il fut déclaré vaincu.

Avec Sam Langford, il tint le rôle de la souris dans sa lutte contre le chat. Sam Langford joua absolument avec lui et s'il ne le mit pas knock-out, c'est grâce à sa grandeur d'âme.

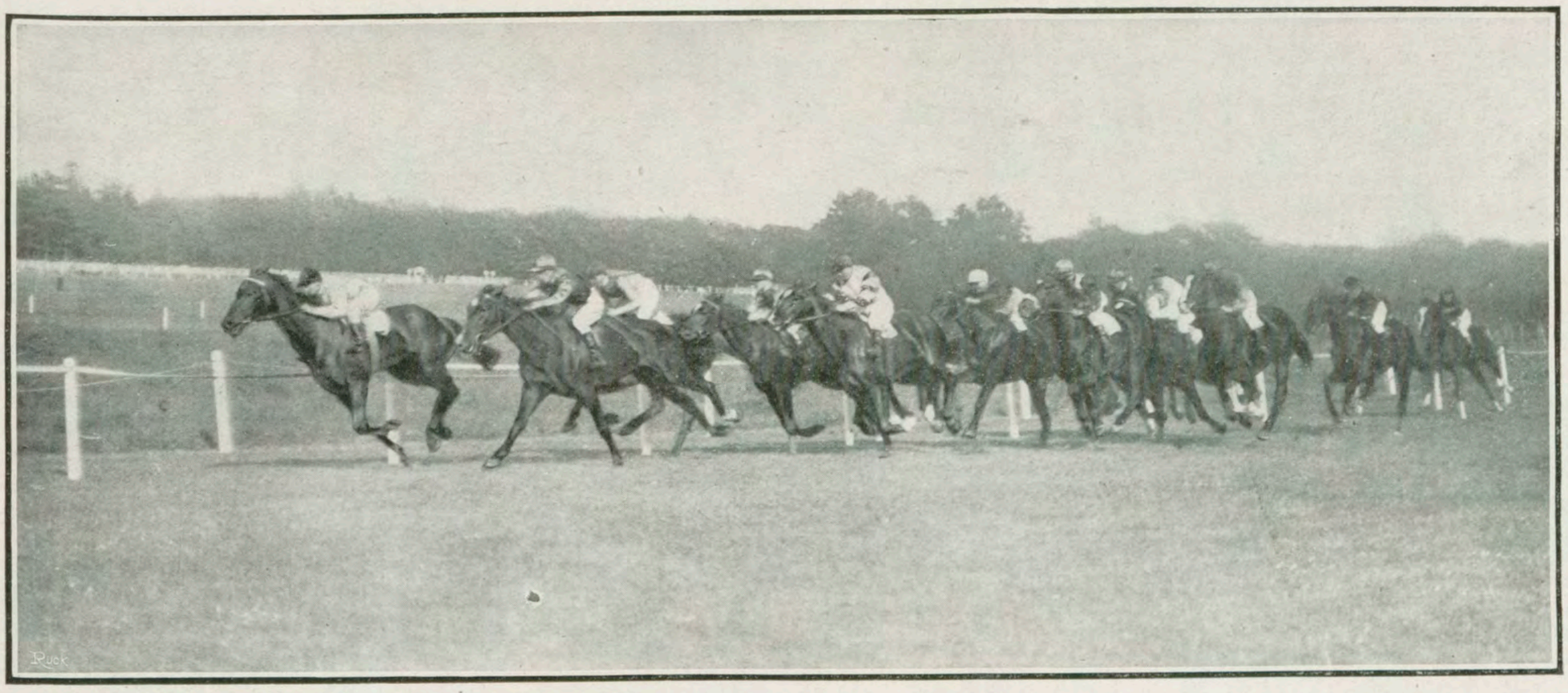
JACQUES MORTANE.

Jim Barry à l'exerciser.
Le nouveau venu est fils d'un Irlandais et d'une Française. Il mesure 1 m. 77 et pèse 84 kilos.

A Chantilly.
Jim Barry est descendu à Chantilly, dans un Family House où il s'est rencontré avec O'Connor et quelques autres compatriotes.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Un futur candidat des grandes épreuves du mois de juin a remporté brillamment le Prix de Longchamp, handicap de 20.000 francs — A Maisons, Vieux Rouen a confirmé ses progrès et Fleury II, sa déchéance



Dona Sol — Ildico II — Ossian — Saint Ferréol — Sol Voisins — Valak — Sublima — Book — Faunillane — Sinaï — Blagueur — Bethsaïda

Le dernier tournant dans le Prix de Longchamp (Handicap, 2.400 mètres, 20.000 francs). Longchamp, le 13 mai.

Ossian a remporté une brillante victoire, confirmant en tous points ce qu'on pouvait attendre de lui après le Prix des Cars. Jusqu'au dernier tournant, Barat laissait faire le train par Dona Sol; à l'entrée de la ligne droite, il se détachait et finissait à 3 longueurs devant Saint Ferréol.

Malgré la profusion des réunions, les courses plates de la semaine dernière n'ont pas présenté un intérêt bien relevé; à part la clientèle peu renouvelée des prix à réclamer ou des handicaps, nous n'avons eu que des maidens ou des candidats de second ordre.

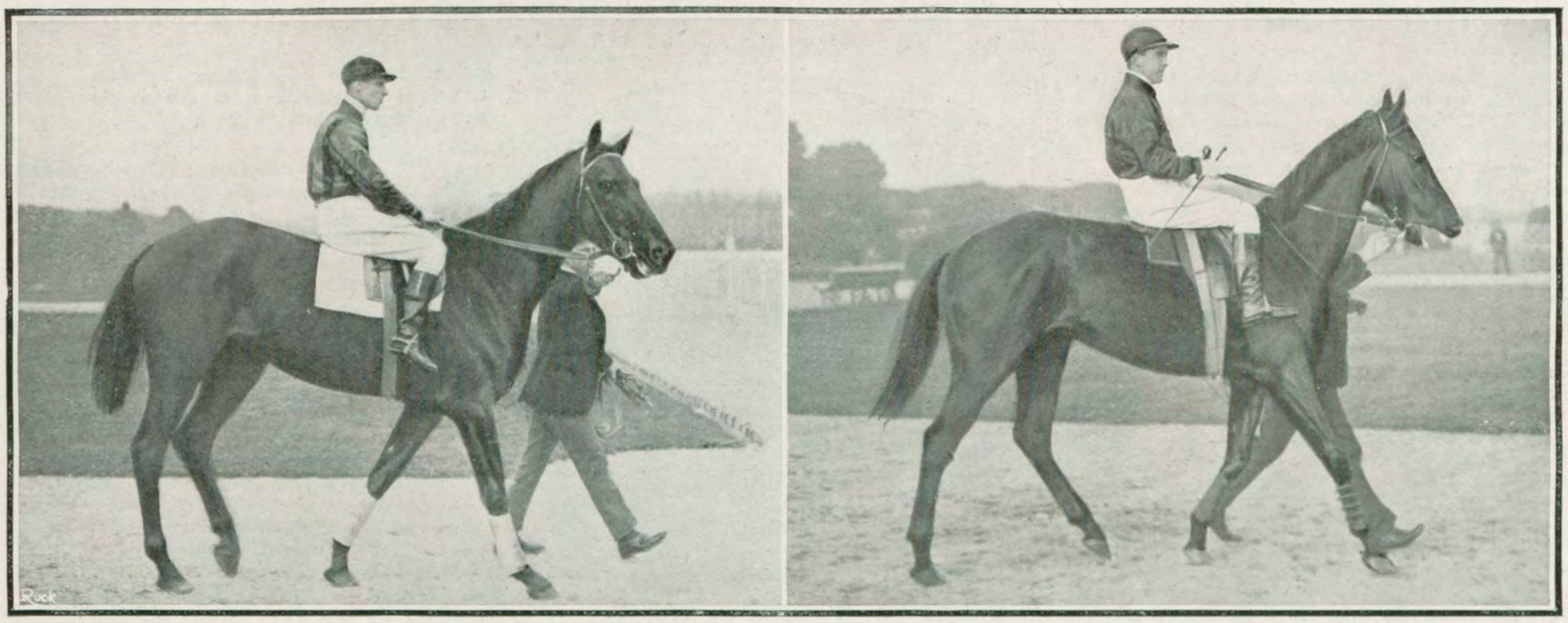
Il a fallu, pour qu'il nous fût permis de voir une étoile de première grandeur, qu'Ossian ne fût pas engagé dans les grandes épreuves prochaines et que son écurie choisît le Prix de Longchamp, handicap de 20.000 francs, pour constituer l'un de ses derniers essais publics avant le Derby et le Grand Prix. Il portait le poids de 54 kilos, rendant jusqu'à 28 livres à ses contemporains et ne recevant que six livres du top weight, son aîné de deux ans. Cependant, cette tâche ne devait pas être au-dessus des forces d'un futur concurrent des events classiques, et, pour que l'essai fût concluant, il fallait qu'Ossian remportât une victoire facile. Or, il a triomphé dans un style excessivement brillant, se détachant avec autorité dès l'entrée de la ligne droite et gagnant par trois longueurs.

Chaque exhibition de ce concurrent dénote de sensibles progrès; son habile entraîneur l'amène petit à petit à sa meilleure forme et il semble probable qu'il sera à même de jouer un rôle sérieux à Chantilly et à Longchamp.

Le dix-septième Prix Biennal, à Maisons-Laffitte, a présenté un intérêt particulier, parce qu'il nous permettait de revoir aux prises deux concurrents du Prix Edgard de la Charme, Vieux Rouen et Fleury II, le fameux rival d'Union dans le Prix Miss Gladiator. Vieux Rouen a confirmé nettement sa place de second derrière Hérouval en remportant une victoire très aisée. Quant à Fleury II, il a paru prouver qu'il était un imposteur; il s'est fait battre par Cortado qu'il avait devancé le jour de sa rentrée à Maisons-Laffitte; il a fini derrière Vieux Rouen encore plus loin que l'autre jour. Il semble bien maintenant que sa place derrière Union était un de ces coups de fortune comme il s'en présente quelquefois dans la carrière des chevaux de course.

Quant au lot qui a disputé le Prix Juigné, il continue à faire mentir la tradition en se couvrant de gloire. Après l'excellente course de Darwin dans le Prix Greffulhe, après les victoires de Rose Noble et de Flambeau, Charming Lily vient aussi de gagner. La doctrine n'en souffre pas d'ailleurs; car l'exception confirme la règle.

Boïard.



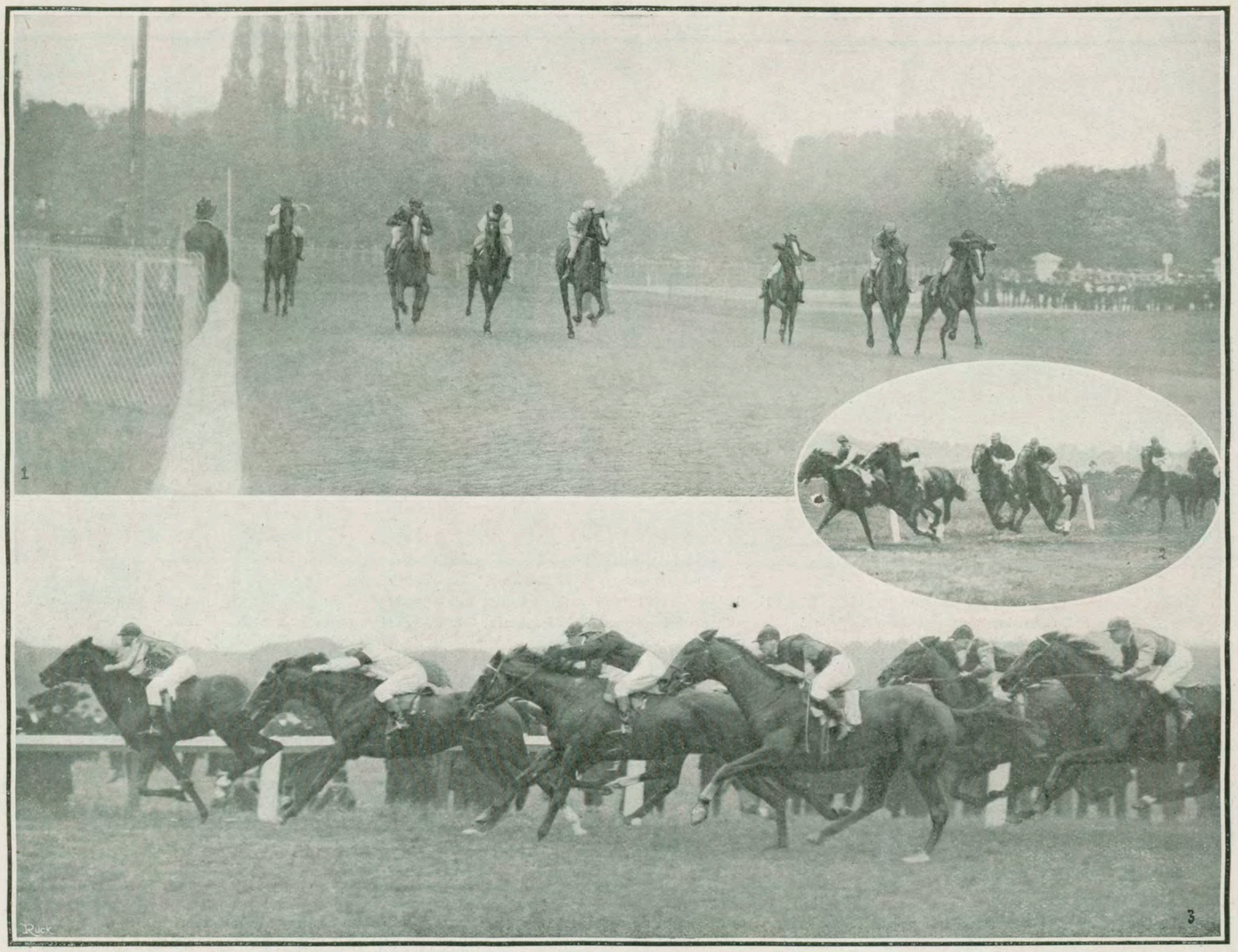
Saint Ferréol.

Par Railleur et Saint Fevronia, au prince Murat, compte déjà plusieurs victoires importantes. Sa place derrière Ossian dans le Prix de Longchamp et la façon dont il a terminé le parcours, ont été remarqués.

Hérouval.

Par Son-O'-Mine et Hovis, à M. Auguste Merle, apparaît comme un des meilleurs produits de la génération. Néanmoins, sa victoire dans le Prix Edgard de la Charme ne donne pas sa valeur exacte.

LA JOURNÉE DES POULES A LONGCHAMP



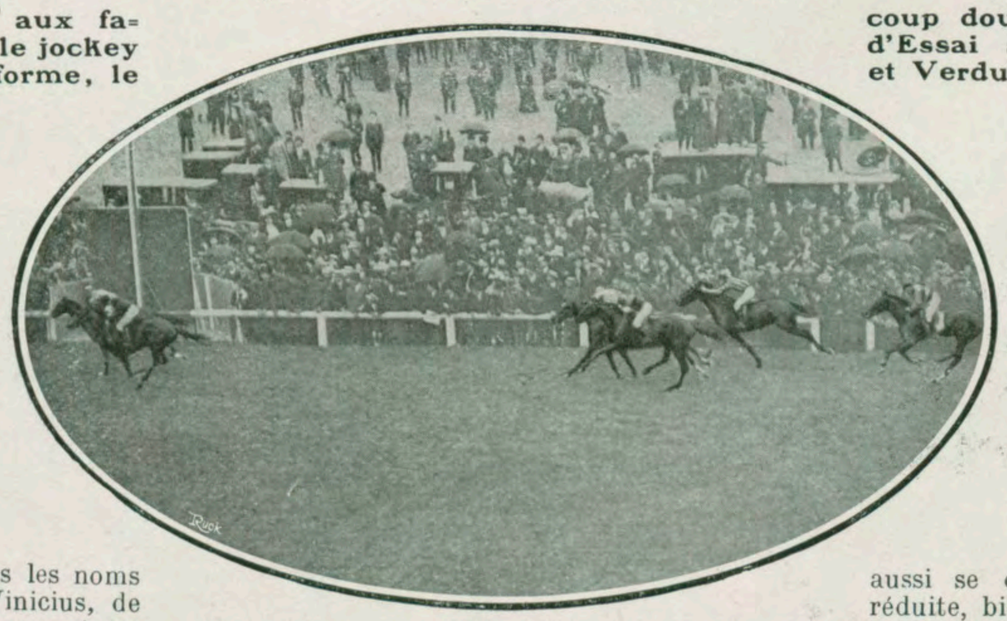
La Poule d'Essai des Poulains (1.600 mètres, petite piste, 30.000 francs). Longchamp, 16 Mai.

Le départ (n° 1) a été donné dans d'excellentes conditions : Verdun, se mettant immédiatement dans son train, a pris la tête avec Oversight. Au début des tournants (n° 2), tous deux mènent, légèrement détachés devant Mehari encadré par Italus à la corde, et Frère Luce en dehors. A l'entrée de la ligne droite (n° 3), Verdun est encore plein de ressources devant tous ses rivaux poussés à fond, soit dans l'ordre Oversight, Italus, Mehari, Frère Luce, Hérault et Exorde.

Cette journée, fatale aux favoris, a vu réussir par le jockey O'Connor, en pleine forme, le coup double des deux Poules d'Essai avec Ronde de Nuit et Verdun

CETTE journée classique a remporté son succès habituel ; la foule était même plus nombreuse que d'ordinaire et le temps incertain a bien voulu attendre la fin de la réunion pour tourner définitivement à la pluie.

Les deux Poules réunissent généralement des concurrents de valeur, entre lesquels doivent se disputer plus tard les grandes épreuves de la saison. Il suffit, pour s'en rendre compte, de parcourir la liste des vainqueurs de ces quinze dernières années ; on relève sur le palmarès des poulains les noms de Val d'Or, de Gouvernant, de Vinicius, de Retz, de Chéri, de Perth et d'Arreau, et sur celui des pouliches, les noms de Sauge Pourprée, de Rose de Mai, de Kizil Kourgan, de La Camargo, de Semendria et d'Andrée. Les triomphateurs de dimanche sont-ils dignes de prendre place parmi ces illustrations du turf ? Pour le moment, il n'y a pas de raisons d'en douter. Les lots qu'ils ont battus étaient très bien composés ; les deux courses ont présenté toutes les garanties de régularité, car le train a été, sans à-coups anormaux, très rapide d'un bout à l'autre du parcours.



A l'arrivée.

Verdun précède Italus d'une encolure ; à quatre longueurs derrière eux, Oversight, Mehari et Herault sont en paquet devant Frère Luce avant-dernier et Exorde dernier. Le vainqueur, monté par O'Connor, et entraîné par d'Okhuysen, appartient au baron Maurice de Rothschild.

Il n'y a qu'un motif pour ne pas accepter le résultat sans aucune réserve ; c'est la distance un peu spéciale de 1.600 mètres. Nos Poules d'Essai sont le pendant des Guinées d'Angleterre ; comme elles, elles sont situées sur le calendrier de manière à servir de rentrée sérieuse aux concurrents en vue des épreuves classiques ; aussi se disputent-elles sur cette distance réduite, bien suffisante pour des animaux à demi prêts. Mais, si les Guinées anglaises ont conservé ce caractère qu'on leur avait attribué, de jour en jour, nos Poules d'Essai s'en dépouillent. En France, les chevaux courent maintenant un peu à tort et à travers ; il faut en faire remonter la responsabilité à la multiplicité des belles allocations et surtout à l'invasion déjà lointaine d'une secte étrangère,

La Poule d'Essai des Pouliches (1.600 mètres, petite piste, 30.000 francs). Longchamp, 16 Mai.

A la première tentative de départ (n° 1), le signal pouvait être donné et les concurrentes s'élançaient bien groupées, à l'exception de La Duporterie, légèrement désavantagée. A l'entrée dans les tournants (n° 2), Gyrsa à la corde et Ronde de Nuit en dehors mènent devant Azalée immédiatement suivie de Genny. Au début de la ligne droite (n° 3), l'ordre n'a pas changé : Ronde de Nuit et Gyrsa précèdent Azalée encadrée par Mademoiselle Bon et Genny, Rose de Flandre vient ensuite devant La Duporterie. Azalée se dégage pour venir attaquer Ronde de Nuit, qui se détache avec autorité et gagne par trois longueurs; La Duporterie, venue de très loin, se place troisième à deux longueurs, précédant Mademoiselle Bon, Gyrsa, Rose de Flandre et Genny. C'est encore O'Connor qui a monté la gagnante à M. J. de Brémond.

pour laquelle les procédés les plus baroques et les méthodes les plus incohérentes ont été des éléments de succès, lors de ses beaux jours.

Nous venons de voir, il n'y a pas bien longtemps, un cheval de trois ans se placer second pour sa rentrée sur 1.800 mètres ; trois jours après, il figure dans une course de 1.100 mètres ; deux jours plus tard, il finit troisième sur un parcours de 3.000 mètres. Je suis sûr que le cheval lui-même ne doit rien comprendre à semblable incohérence.

Sans aller si loin, les concurrents qui ont disputé la Poule d'Essai des Poulains s'étaient déjà plus ou moins essayés en public sur 2.000, sur 2.100 et sur 2.400 mètres. Seul Exorde débutait ; quant à Frère Luce, il n'avait disputé cette année que le Prix Citronelle (1.600 mètres) qu'il avait enlevé de peu à Chulo. Ils ont d'ailleurs fini, celui-ci avant-dernier et celui-là dernier. Une fois Oversight et Mehari lâchés au train, Verdun n'a eu à subir qu'un assaut sérieux, celui d'Italus.

Cette performance d'Italus semble en désaccord avec sa course du Prix Greffulhe alors qu'il était non placé derrière Union, Darwin et Aveu. Entre les deux, c'est cette dernière que je crois fausse. Ce jour-là, le train fait par Sampietro n'a pas été très rapide et Italus a pris la tête à l'entrée de la ligne droite, si bien qu'il a eu tous les assauts à subir. Au contraire, dans la Poule des Poulains, enfermé le long de la corde, il n'a pu se dégager qu'au moment où Verdun semblait déjà hors d'atteinte et, malgré cela, il a réussi à lui pousser un rude assaut puisqu'il n'a succombé que d'une encolure. Etant donnée l'allure rapide de l'épreuve, cette course est excellente ; il faut y voir, d'autre part, une indication pour la tactique à employer à l'avenir avec cet animal.

D'Oversight il n'y a rien à dire ; il est tout excusé pour cause d'épidémie ; quant à Mehari, il nous a prouvé que ce n'est pas seulement dans la descente qu'il sait perdre du terrain.

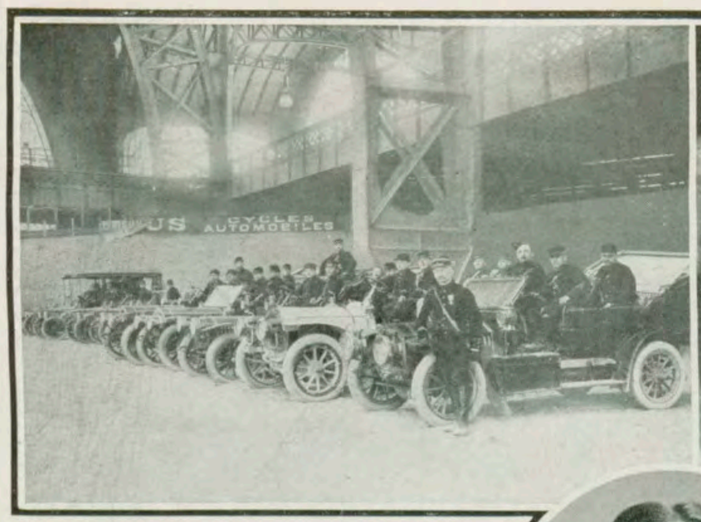
La Poule des Pouliches est moins intéressante à discuter après coup, puisqu'elle se trouve privée de son principal attrait par la défaillance d'Azalée. Il faut espérer que son échec n'est imputable qu'à son manque de condition ; elle a fait preuve tout au moins de courage car, étant en difficulté à mi-parcours, elle s'est défendue avec ardeur. Mais la victoire de Ronde de Nuit a été remportée avec une aisance et une autorité qui autorisent bien des prétentions. Cette belle pouliche, fille de William the third, a fait de remarquables progrès depuis le jour où, dans le Prix Pénélope, elle finissait quatrième derrière Pierre Bénite, Union et Gyrsa. Sa récente victoire à Saint-Cloud avait laissé pressentir cette amélioration, mais on ne pouvait supposer qu'elle fût si complète et si rapide.

A côté de la performance de la gagnante, la plus intéressante à retenir, est celle de La Duporterie. Pour sa seconde sortie de l'année, c'est là une course excellente permettant d'espérer qu'elle justifiera la bonne impression laissée par sa carrière de deux ans. Le jockey O'Connor s'est couvert de gloire, en menant à la victoire les deux vainqueurs des Poules ; il les a montés tous deux avec sa décision et sa maestria des grands jours.

La victoire de Kenilworth dans le Prix Rainbow ramène l'attention sur Sauge Pourprée, qui en avait disposé si brillamment huit jours auparavant dans le Prix du Cadran. A aucun moment de la course, il n'avait semblé dangereux pour sa rivale, et, dimanche, il a triomphé avec une grande facilité. Pendant la première partie du parcours, il s'est maintenu derrière La Belle II qui jouait le rôle de leader ; puis, lorsqu'elle a commencé à baisser de pied, il l'a dépassée et, continuant dans une allure soutenue, il a atteint le poteau sans être rejoint. Derrière lui, le grand favori Rabat Joie a paru être en excellente posture pour gagner, tant que son jockey ne lui a pas demandé l'effort décisif ; à ce moment, il s'est effondré ; il était d'ailleurs un peu gros. Celui qui s'est le mieux comporté, c'est Merci, que son jockey Barat a été obligé de monter à fond pendant la dernière moitié du parcours.

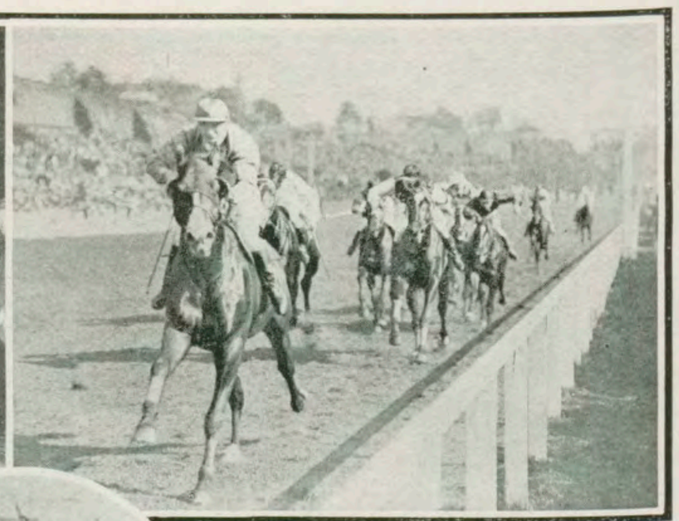
René Riondet.

LE CARNET DU SPORTSMAN



Automobiles réquisitionnées pendant la grève des postes et conduites par les réservistes.

Paris-Liége a été gagné par Masselis. Pneus Dunlop.



L'arrivée de la Coupe à Cheters gagnée par Great Peter à M. G. Faber.

Barrett, le vainqueur du Marathon anglais amateurs, en 2 h. 42 m. 31 s., à quelques mètres de l'arrivée.

Le lieutenant Gabet du 1er régimt d'infie, vainqueur du championnat de pistolet des officiers de France.

A une fête donnée en Angleterre, en l'honneur de Shakespeare, tous les vieux jeux anglais furent pratiqués.

Arrivée du Marathon militaire égyptien, gagné par Jones, 28 kilomètres en 1 h. 47 m.

Le départ d'un des concurrents de la Coupe disputée à Alger, qui avait réuni plusieurs sphériques.

Principaux Résultats sportifs du 10 au 16 Mai

HIPPISME

Lundi 10 Mai. — Saint-Cloud. — *Prix de Vauhallan* (handicap, 1.600 mètres, 5.000 francs) : 1. Bretelle, à M. Olry-Rœderer (Sharpe) ; 2. Free Drink, à une encolure ; 3. Phocide, à une tête. P. M. : gag., 126 francs ; pl., 33 francs, 18 francs, 25 francs.

Prix des Glycines (1.400 mètres, 5.000 francs) : 1. Bistraïa, à M. Michel Ephrussi (A. Woodland) ; 2. Gab, à une tête ; 3. Kumamoto, a une courte tête. P. M. : gag., 147 francs ; pl., 49 francs, 34 fr. 50, 36 francs.

Mardi 11 Mai. — Saint-Ouen. — *Prix Verdi* (steeple-chase handicap, 4.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Reporter, a M. Champion (A. Chapman) ; 2. Calomel, à une demi-longueur ; 3. Roi du Monde, à six longueurs. P. M. : gag., 36 fr. 50 ; pl., 17 fr., 20 fr. 50, 27 fr. 50.

Mercredi 12 Mai. — Le Tremblay. — *Prix Léonce Detatre* (2.150 mètres, 6.000 francs) : 1. Daybreak, à M. L. Cottin (Ch. Hobbs) ; 2. Ismid, à une courte tête ; 3. Silver Streak, à une tête. P. M. : gag., 110 francs ; pl., 38 fr. 50, 26 fr. 50.

Jeudi 13 Mai. — Longchamp. — *Prix de Longchamp* (handicap, 2.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Ossian, au baron M. de Rothschild (M. Barat) ; 2. Saint Ferréol, à trois longueurs ; 3. Book, à une encolure. P. M. : gag., 52 francs, pl., 23 fr. 50, 33 fr. 50, 147 fr. 50.

Prix des Tilleuls (2.400 mètres, 7.000 francs) : 1. Rocket, à M. E. Deschamps (Ch. Hobbs) ; 2. Conte Bleu, à une longueur ; 3. Roquelaure, a trois quarts de longueur. P. M. : gag., 83 fr. 50 ; pl., 18 fr. 50, 15 francs, 14 francs.

Vendredi 14 Mai. — Maisons-Laffitte. — *17e Prix Biennal de Maisons-Laffitte* (2e année, handicap limité, 2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Vieux Rouen, a M. E. Veil-Picard (J. Jennings) ; 2. Cortado, à deux longueurs et demie ; 3. Cani Comba, à dix longueurs. P. M. : gag., 45 francs ; pl., 17 francs, 23 fr. 50, 25 francs.

Prix de la Châtaigneraie (handicap, 1.800 mètres, 6.000 francs) : 1. Eastman, au baron M. de Rothschild (M. Barat) ; 2. Aveyron, à quatre longueurs ; 3. Namarens, à deux longueurs et demie. P. M. : gag., 36 fr. 50 ; pl., 19 fr. 50, 37 fr. 50, 27 fr. 50.

Samedi 15 Mai. — Le Tremblay. — *Prix Mouvrina* (1.600 mètres, 4.000 francs) : 1. Silver Streak, a M. Vanderbilt (Belhouse) ; 2. Larragnaga, à une encolure ; 3. Toscane, a une demi-longueur. P. M. : gag., 22 fr. 50 ; pl., 15 fr. 50, 83 francs.

Prix Melbourne (1.600 mètres, 4.000 francs) : 1. Hertré, à M. A. Fould (J. Childs) ; 2. Darraïdou, à une longueur ; 3. Pyrrhus, à une encolure. P. M. : gag., 16 francs ; pl., 12 fr. 50, 17 francs.

Dimanche 16 Mai. — Longchamp. — *Poule d'Essai des Pouliches* (1.600 mètres, 30.000 francs) : 1. Ronde de Nuit, à M. J. de Brémond (O'Connor) ; 2. Azalée, a trois longueurs ; 3. La Duporterie, à deux longueurs. P. M. : gag., 106 fr. 50 ; pl., 25 francs, 16 francs.

Poule d'Essai des Poulains (1.600 mètres, 30.000 francs) : 1. Verdun, au baron M. de Rothschild (O'Connor) ; 2. Italus, a une encolure ; 3. Oversight, à deux longueurs et demie. P. M. : gag. 36 francs ; pl., 21 francs. 71 fr. 50.

Prix Rainbow (5.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Kenilworth, au colonel Hunsicker (G. Stern) ; 2. Merci, à quatre longueurs ; 3. Aquarelle, à cinq longueurs. P. M. : gag., 64 fr. 50 ; pl., 22 francs, 25 fr. 50, 39 fr. 50.

CYCLISME

Dimanche 16 Mai. — Vélodrome Buffalo. — *Match franco-américain :*
1re manche : 1. Hourlier, en 1 m. 20 s. ; 2. De Mara, à un pneu.
2e manche : 1. Major Taylor, en 1 m. 56 s. ; 2. Hourlier, à une roue.
3e manche : 1. Dupré, en 1 m. 12 s. ; 2. De Mara, à une longueur.
4e manche : 1. Dupré ; 2. Major Taylor (déclassé), en 1 m. 19 s. 2/5.
5e manche : 1. Dupré ; 2. De Mara ; 3. Hourlier ; 4. Major Taylor.
Classement : 1. Dupré, 3 points ; 2. Hourlier, 6 points ; 3. De Mara, 6 points ; 4. Major Taylor, 7 points.

Match Walthour Darragon — 1re manche (10 kilomètres) : 1. Darragon, en 8 m. 29 s. 2/5 ; 2. Walthour, à 200 mètres.

2e manche (20 kilomètres). — La course est arrêtée à cause de la pluie, au 44e tour couvert par Darragon en 11 m. 23 s. ; Walthour, à 3 tours et demi.

Dimanche 16 Mai. — Dijon. — *Le Grand Prix Wolber* (Paris-Dijon, 293 kilomètres) : 1. Passerieu, en 12 h. 15 ; 2. Charpiot, en 12 h. 18 ; 3. Paulmier, à une demi-longueur ; 4. Emile Georget, à une longueur ; 5. Omer Beaugendre, a deux longueurs ; 6. Lignon, à 50 mètres.

Le Trophée de France : 1. Mugnier, de Dijon ; 2. Giraud (Beaulieu) ; 3. Camuzet (Dijon) ; 4. Menard (Châlons).

Dimanche 16 Mai. — *Paris-Liége* (426 kilomètres) : 1. Masselis, en 17 h. 16 s. 1/5 ; 2. Blaise, 17 h. 16 s. 3/5 ; 3. Carrigou, 17 h. 38 s. 2/5 ; 4. Faber ; 5. Cruchon.

Dimanche 16 Mai. — Milan. — *Le Tour d'Italie.* — Classement des deux premières étapes : 1. Ganna, 6 points ; 2. Trousselier, 8 points ; 3. Galliti, 11 points ; 4. E. Azzini, 12 points ; 5. Borgarello, 17 points. Petit-Breton, blessé, a abandonné.

AUTOMOBILE

L'Automobile Club de France vient de publier son annuaire de la route pour 1909. On y trouve quantité de renseignements sur chaque localité ; 58 itinéraires français et européens ; les principaux centres de tourisme accompagnés de schèmas en trois couleurs.

BIBLIOGRAPHIE

L'auteur de tant d'ouvrages devenus classiques en matière de locomotion mécanique, M. Baudry de Saunier, vient de publier un nouveauvolume sur *la Locomotion Aérienne.* Excellent ouvrage que chacun peut lire sans la moindre fatigue pour se mettre en quelques heures au courant de ces questions compliquées et suivre avec fruit désormais les progrès de cette nouvelle science si surprenante.

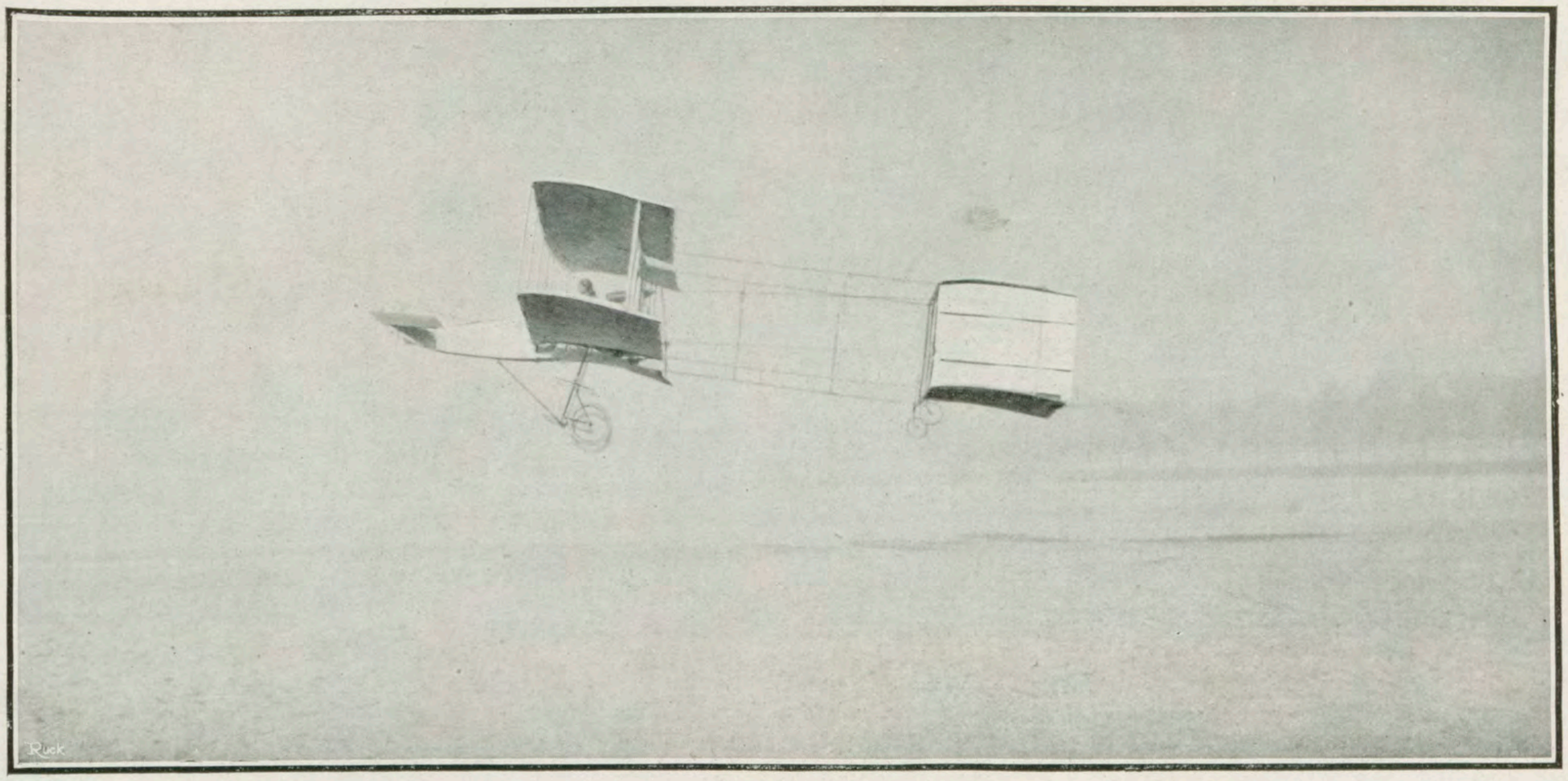
La Maison Michelin vient d'éditer l'édition annuelle de son *Guide pour la France.* Les automobilistes y trouveront tous les renseignements nécessaires à la préparation et à l'accomplissement d'un voyage. Tout en conservant son format pratique, le Guide a, cette année, augmenté de volume par suite d'adjonctions nombreuses : on y trouvera 70 plans, 25 circuits d'excursions et 200 descriptions de villes, insérées pour la première fois.

La Vie et les Inventions des Frères Wright [1]

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

X

Les frères Wright assistent aux premières expériences d'Henri Farman — *Go-on! Fly!* — L'entente cordiale de Wilbur et de Léon Bollée — Des Hunaudières au camp d'Auvours — L'accident d'Orville — —



Henri Farman à Issy-les-Moulineaux.

C'est au cours de l'automne de 1907 que les frères Wright vinrent pour la première fois à Paris et assistèrent aux expériences d'Henri Farman.

Henri Farman, ancien champion cycliste, chauffeur de grande réputation, vient, en effet, de se mettre définitivement à la tête de ceux qui, en Europe, cherchent à résoudre le problème de la navigation aérienne par le plus lourd que l'air.

Son port d'attache est le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux. Chaque jour de l'automne 1907 voit cette partie de la banlieue parisienne envahie par des milliers et des milliers de curieux. Les dirigeants de l'Aéro-Club paient de leur personne. Archdeacon, qui passe déjà pour un des pionniers de la nouvelle locomotion, emploie tout son temps à encourager Farman et à planter des poteaux qui indiqueront la limite des vols en cercle. Jusqu'au brave M. Tatin, qui ne quitte plus son brassard de commissaire et passe toutes ses journées à l'ombre du hangar élevé à l'extrémité du champ d'aviation.

On fait appel aux mécènes. L'enthousiasme est partout!

M. Deutsch (de la Meurthe) se joint à Archdeacon pour instituer un prix de 50.000 francs qui sera gagné par le premier aviateur qui aura accompli un circuit fermé d'un kilomètre,

Santos-Dumont a déjà expérimenté un petit appareil qui a volé plusieurs centaines de mètres à Bagatelle, mais qui, transporté à Issy-les-Moulineaux, s'est refusé à faire autre chose que des bonds de quelques mètres.

Blériot s'est lancé dans la voie du monoplan. Un jeune ingénieur, Esnault-Pelterie, s'établit à Buc, au delà de Versailles, pour y confectionner un autre monoplan.

Les frères Wright, qui sont à Paris, commencent à s'inquiéter de toute cette belle émulation. On les aperçoit de temps à autre dans les milieux aéronautiques. Un beau jour, Wilbur disparaît...

Seul Orville reste à Paris. Et la presse française ne lui fait même pas l'aumône de le citer parmi ceux qui suivent régulièrement les essais de Farman!...

Il passe absolument inaperçu. Et cependant que de choses intéressantes on pourrait dire sur son compte. A quoi bon? Tout le monde à Paris est convaincu que l'affaire des Wright est un bluff sans nom destiné à rechercher des capitaux. Les plus acharnés détracteurs vont même jusqu'à dire qu'après l'affaire Humbert, c'est la plus grande escroquerie du siècle!...

MM. Deutsch et Archdeacon,

Qui créèrent le prix de 50.000 francs pour le premier kilomètre couvert en circuit fermé.

Qui de nous se donnera la peine de rechercher, parmi les collections de journaux, les articles parus sous la signature d'hommes connus, articles ridiculisant les géniaux inventeurs de Dayton?

Orville laisse dire. De la crête d'un petit talus ou simplement de la caisse d'un fiacre, il assiste impassible, sans faire le moindre commentaire, aux essais méritoires de Farman. Un jour cependant, il parlera. Et le hasard veut qu'à ce moment passe, à ses côtés, Walter Rutt, le coureur allemand. Les roues de Farman sautillent sur la lande cahoteuse. On sent qu'un souffle, un rien les arracherait du sol. Et Orville, debout dans son fiacre, les yeux grands ouverts, s'exclame: « Go-on! Fly! Fly! » Et c'est tout.

C'est tout, mais c'est beaucoup! A ce moment, le cadet du célèbre « tandem » a peut-être l'impression que Farman n'est pas loin de toucher au but et qu'il est urgent pour eux de sortir du silence dans lequel ils se complaisent depuis plus d'un an.

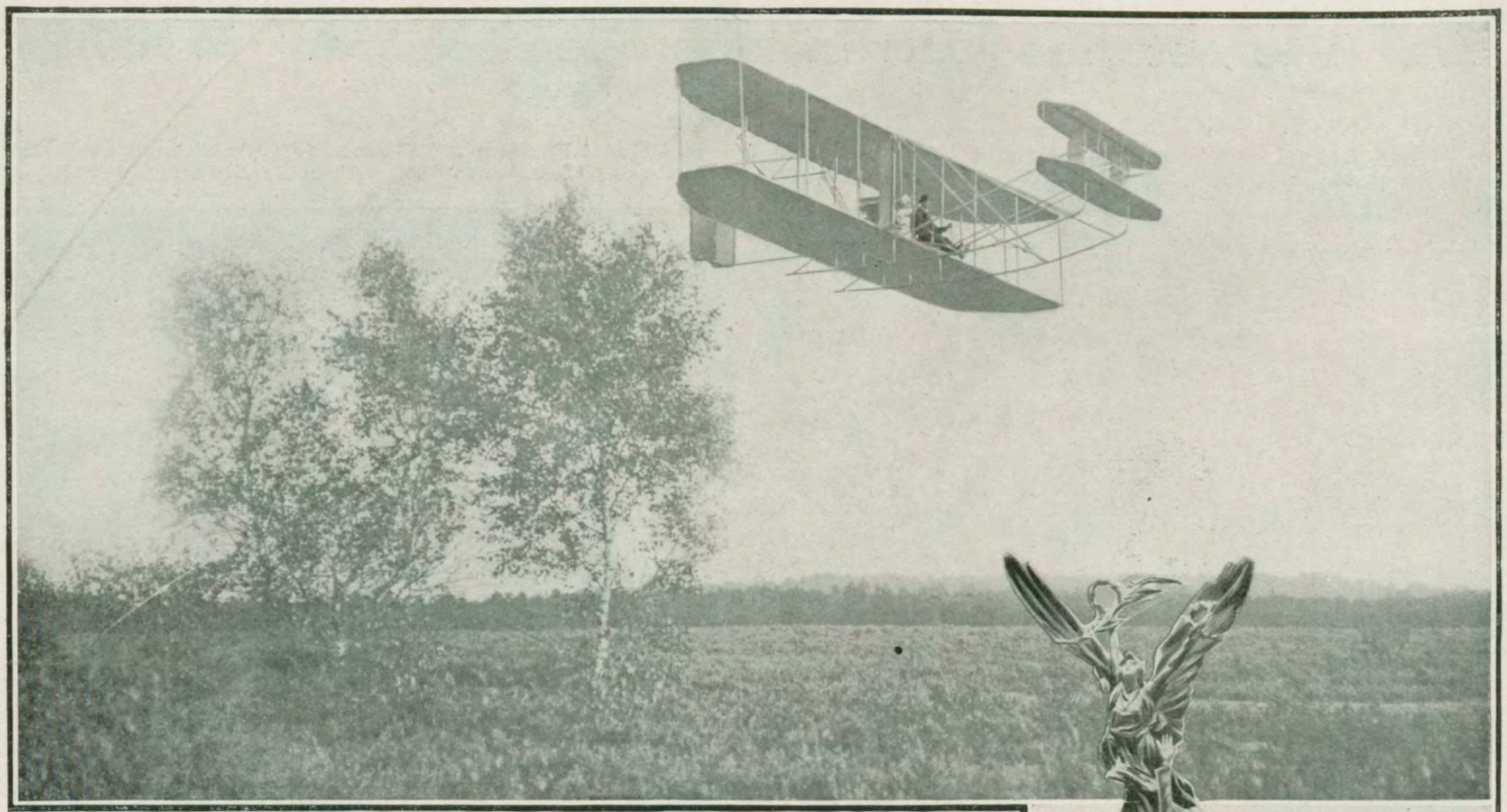
Orville regagne l'Amérique.

Au printemps de 1908, le bruit se répand que les Wright vont venir en France faire les essais concluants de leur appareil, montrer à l'univers qu'ils n'ont jamais menti et nous donner la preuve qu'ils sont en avance de plusieurs années sur les aviateurs français. On reste sceptique.

M. Hart O'Berg se met à la recherche de terrains propices aux futures expériences. On signale sa présence dans la Loire-Inférieure. Aux environs de Blain, un riche châtelain a mis sa propriété à la disposition de l'aviateur américain.

Sur ces entrefaites, Hart O'Berg rencontre Léon Bollée, le constructeur bien connu. Léon Bollée vante sa région, énumère les avantages du Mans, beaucoup plus près de Paris. De plus, la proximité de son usine-modèle permettra aux Wright de se livrer en toute quiétude aux réparations urgentes et à

(1) Voir les n°s 548 et suivants.



Un vol de Wright à Auvours.

Après un court séjour sur l'hippodrome des Hunaudières, près du Mans, Wilbur Wright transporta ses pénates au camp d'Auvours où, pendant plusieurs mois, il se livra à une série de vols magnifiques.

Wilbur et Léon Bollée.
(Dessin de Maresco.)

C'est Léon Bollée qui persuada à Wright de s'installer au Mans, où il mit son usine à sa disposition.

la mise au point de leur moteur.

Hart O' Berg accepte l'hospitalité mancelle et choisit le champ de courses des Hunaudières comme premier théâtre des exploits de ses amis. Quelques semaines plus tard, l'appareil de Dayton arrive au Havre. Il est réexpédié sans retard sur la gare des Batignolles ; là, il est soumis à l'examen de la douane et de quelques rares curieux. On le réexpédie bientôt pour Le Mans.

Il se confirme qu'un banquier parisien, M. Lazare Weiller, s'est rendu acquéreur du brevet français de l'appareil Wright, moyennant 500.000 fr. payables après plusieurs vols de 50 kilomètres et la formation d'une équipe de pilotes.

Avant que d'entreprendre le voyage européen, Wilbur s'était livré, ainsi qu'Orville, à des expériences préliminaires à Kill-Devil dans la Caroline du Sud. L'*Aérophile* en publie la nomenclature dans son numéro du 15 juin 1908. L'avant-veille, Wilbur est arrivé en France et est descendu chez M. Hart O'Berg. Notre confrère François Peyrey le visite et publie le lendemain dans l'*Auto* une interview très intéressante.

Installé au Mans, Wilbur est malheureusement victime d'un accident. Un jet de vapeur l'atteint et le brûle grièvement au bras gauche. Quelques semaines sont nécessaires pour lui rendre l'usage complet du membre blessé. Enfin, le 8 août 1908 — une date historique ! — du hangar des Hunaudières sort au grand jour l'appareil, objet de tant de gloire et de... discussions. Pour sa première sortie, il reste seulement 1 m. 45 s. dans l'air, mais sa maîtrise et l'élégance de sa course arrachent des cris d'admiration aux sportsmen privilégiés qui sont présents.

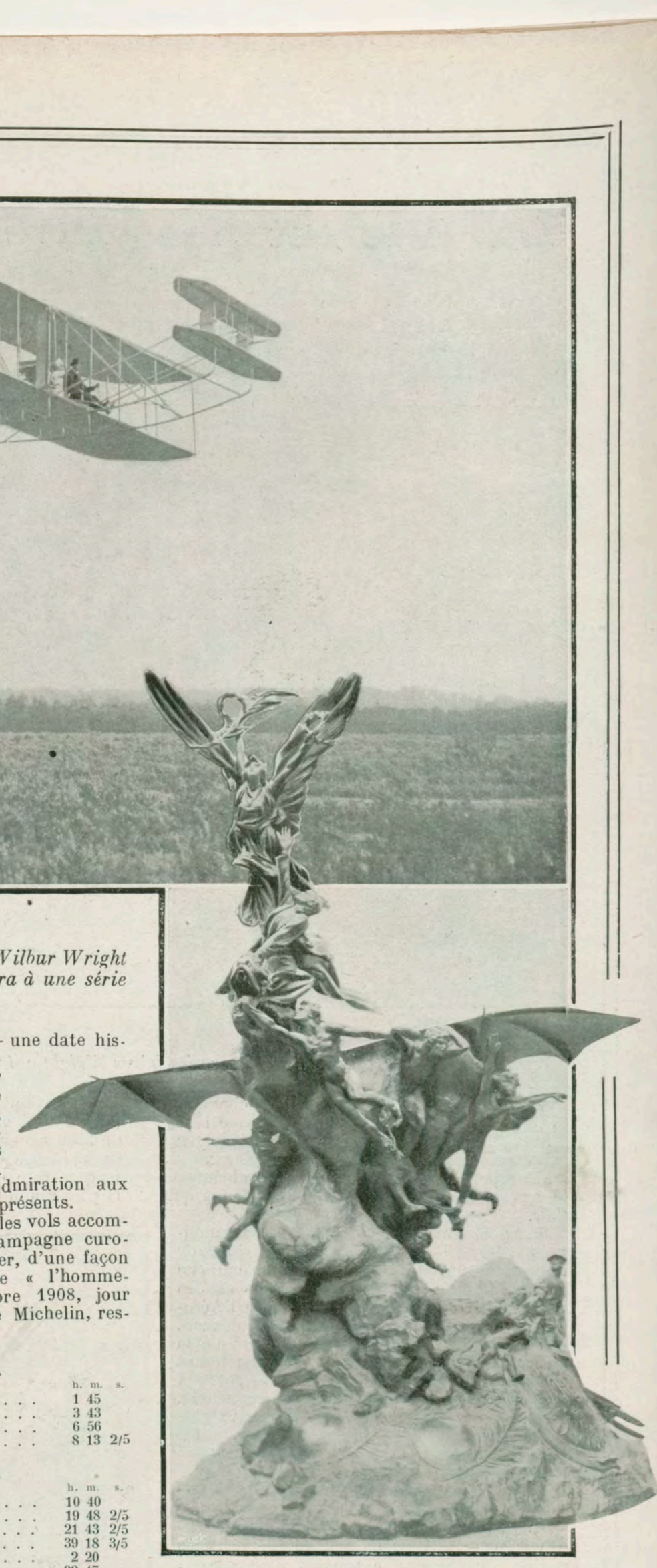
Il serait fastidieux de décrire les vols accomplis par Wilbur durant sa campagne européenne. Bornons-nous à publier, d'une façon chronologique, les exploits de « l'homme-oiseau » jusqu'au 31 décembre 1908, jour fameux où il conquit la Coupe Michelin, restant 2 h. 20 sans toucher le sol.

Les Hunaudières.

		h.	m.	s.
8 août		1	45	
11 —		3	43	
12 —		6	56	
13 —		8	13	2/5

Camp d'Auvours.

		h.	m.	s.
3 septembre		10	40	
5 —		19	48	2/5
10 —		21	43	2/5
16 —		39	18	3/5
16 —	(avec 1 passager)	2	20	
17 —		32	47	
21 —	(66 kil. 600)	1	31	25 4/5
24 —	(55 kil.)		54	3 1/5
25 —	(avec 1 passager)		9	1 3/5
28 —	(avec 1 passager)		11	35
28 —	(48 kil. 120)	1	7	24 4/5
3 octobre	(avec 1 passager)		55	37 3/5
6 —	(avec 1 passager)	1	4	26 1/5
10 —	(avec 1 passager)	1	9	45 2/5
28 —	(avec 1 passager)		15	2 3/5
29 —	(avec 1 passager)		17	34 2/5
30 —	(vol interrompu par nn accident au moteur)		15	»
11 novembre	(avec 1 passager)		15	»
11 —	(avec 1 passager)		20	»
13 —	(L'aviateur s'élève à 90 mètres et gagne le Prix de la Hauteur de l'Aéro-Club de la Sarthe).			
16 —	(avec 1 passager)		19	»
16 —	(avec 1 passager)		21	»
18 —	(avec 1 passager)		19	»
4 décembre	(avec 1 passager)		25	»
18 —	(99 kil.)	1	54	22 3/5
18 —	(L'aviateur s'élève à 115 mètres et gagne le prix de la Hauteur).			
31 —	(124 kil. 300). L'aviateur gagne la Coupe	2	20	44



La Coupe Michelin.

Cette Coupe, attribuée chaque année à l'aviateur ayant couvert la plus longue distance, est revenue à Wilbur Wright, avec 124 kilomètres.

Pendant que Wilbur émerveillait l'Europe par ses expériences triomphales, Orville, resté en Amérique, était malheureusement victime d'un effroyable accident. Alors qu'il remplissait, en compagnie d'un officier, les conditions du contrat passé antérieurement avec les autorités américaines, les deux pilotes étaient, à la suite du bris d'une des hélices, précipités sur le sol d'une hauteur de 30 mètres.

Le compagnon d'Orville était blessé mortellement. Orville avait une jambe cassée et se plaignait de douleurs internes. Il acheva sa guérison dans la petite villa de Dayton

(A suivre.)

VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.